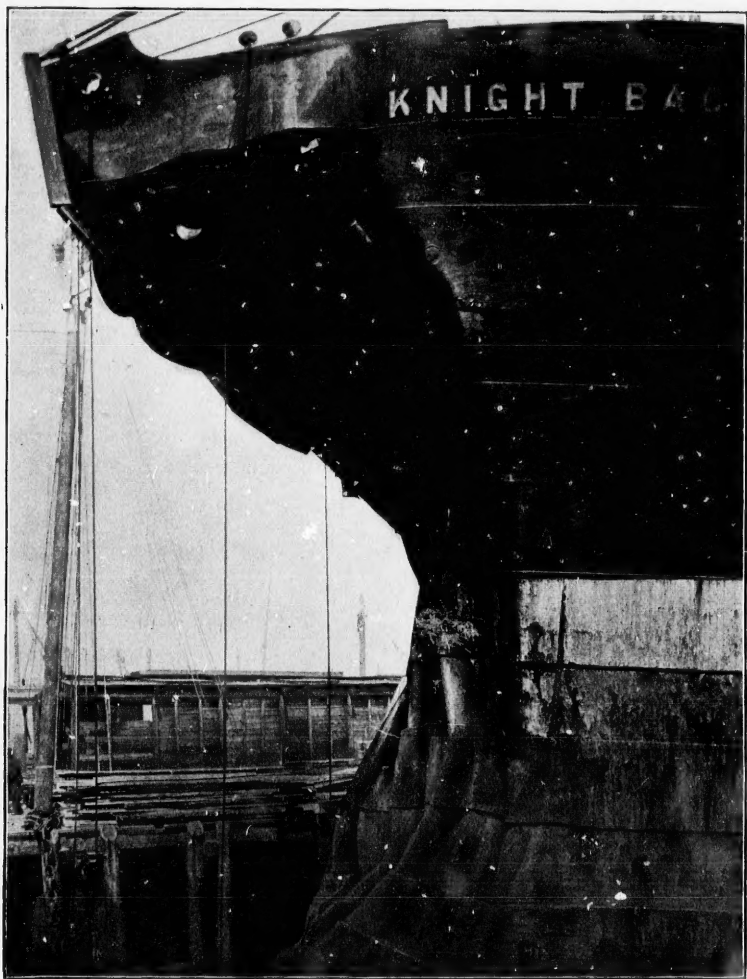




[Frontispice.]
PROUE DU *KNIGHT BACHELOR* APRÈS AVOIR FRAPPÉ UN GLAÇON.
(Voir page 6, Introduction.)

RAPPORT
DE
L'EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON
ET AU DÉTROIT DE CUMBERLAND

À BORD DU
NAVIRE "DIANA"

SOUS LE COMMANDEMENT DE
WILLIAM WAKEHAM
MARINE ET PÊCHERIES DU CANADA
EN L'ANNÉE 1897

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.

1898

[N° 116—1898.]

F
5007
L39

91(08) - Wakeham, 18973 : (*623)

Copy II

R

P

P

PA

PA

Obs

Ech

TABLE DES MATIERES.

RAPPORT de l'officier commandant l'expédition.....	1
Expressions employées dans la navigation à travers la glace.....	5
PARTIE I.—Journal de l'expédition.....	7
PARTIE II.—Compte rendu des événements les plus importants du voyage.....	37
PARTIE III.—Premiers voyages à la Baie d'Hudson.....	53
Opinions de capitaines baleiniers sur la navigation du détroit:—	
Capitaine T. McKenzie.....	60
Capitaine E. B. Fisher.....	62
Capitaine John Spicer.....	64
Conclusions quant à la navigation du détroit.....	69
PARTIE IV.—Ressources piscicoles de la région.....	79
Baleine blanche.....	82
Baleines.....	82
Flétan.....	85
Harong.....	85
Morses.....	80
Morue.....	85
Narval.....	82
Phoques.....	79
Saumon.....	85
Truite.....	86
Observations météorologiques.....	87
Echantillons zoologiques recueillis ..	90
Note sur les diatomes.....	93

A

Ba
tro

obs

exp
que

pée

ren
été

être
à la

le d
sou
nor
pré
tem

Il é
tout
sou
Can
pas

tré
mon
pou
que
à so
Cela
celle

des
que

EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON, 1897.

OTTAWA, décembre 1897.

A l'honorable

Sir Louis H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—En ma qualité de commandant de l'expédition au Détroit et à la Baie d'Hudson, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant, que j'ai divisé sous trois titres :—

1. Récit des événements de chaque jour.
2. Compte rendu détaillé des événements les plus importants du voyage, et observations sur les glaces.
3. Récit abrégé de quelques-uns des voyages précédemment faits dans la baie; exposé des opinions de capitaines de baleiniers et autres, et les conclusions auxquelles j'en suis venu au sujet de la navigation du détroit.
4. Ressources piscicoles de la région, et jusqu'à quel point les étrangers font la pêche du poisson ou la chasse de la baleine dans nos limites territoriales.

Suivant les instructions contenues dans votre lettre du 23 avril dernier, je me rendis à Halifax pour prendre le commandement du navire à hélice *Diana*, qui avait été frété dans le but de l'expédition.

Avant d'entamer mon rapport dans l'ordre que je viens d'exposer, il est peut-être utile que j'explique comment il se fait que ce navire a été choisi pour le voyage à la Baie d'Hudson.

Lorsqu'il fut décidé de remettre à l'étude la question de la saison pendant laquelle le détroit d'Hudson peut être considéré navigable pour fins commerciales, et de soumettre cette question à l'expérimentation en envoyant un bâtiment qui irait au nord et, si possible, pénétrerait dans le détroit beaucoup plus tôt que les expéditions précédentes ne l'avaient fait, il fut de suite suggéré d'employer le navire du département *Stanley* à ce service.

Il avait été construit pour le service d'hiver dans le détroit de Northumberland. Il était d'une grande solidité, avait amplies commodités, et paraissait à plusieurs avoir toutes les qualités nécessaires pour l'expédition. Néanmoins, la question ayant été soumise au capitaine Fulayson, qui l'avait toujours commandé depuis son arrivée au Canada, à son mécanicien-chef ainsi qu'à moi, nous fîmes tous d'avis qu'il n'était pas fait pour le service proposé, pour les raisons suivantes, entre autres :—

1. Le *Stanley* a été construit pour un service spécial dans lequel il n'a rencontré qu'une glace peu épaisse. Il ne tire que peu à la proue, en sorte qu'il peut monter sur la glace et s'y frayer un passage en la brisant par son poids. Il est pourvu de ré-ervoirs et d'appareils d'alimentation destinés à le balancer de façon que, s'il monte sur une glace trop épaisse qu'il ne peut casser, on peut, soit ajouter à son poids en avant et la briser, ou, en approfondissant son arrière, l'en faire sortir. Cela peut se faire dans des bancs de glace peu épaisse; mais dans des glaces comme celles du détroit d'Hudson, cette manœuvre serait inutile et impossible.

2. Le *Stanley*, tout puissant qu'il soit, ne pourrait résister à une forte pression des glaces. On sait que le simple roulis de glace peu épaisse, contre lequel il a quelquefois à lutter, à bossué sa charpente et que nous avons été obligés de la doubler.

Un navire, pour pouvoir soutenir une petite coupure, doit être très solide dans tout sa membrure, et il ne doit pas y avoir un espace considérable entre les couples.

3. Dans une glace peu épaisse comme celle contre laquelle lutte le *Stanley*, l'hélice de ce dernier, qui est d'un plus grand diamètre et fixe, est à l'abri du danger; mais dans une glace profonde, avec ses délicates façons de l'arrière, elle serait continuellement menacée et certainement emportée. S'il venait à perdre son hélice, le navire serait absolument impuissant, car le peu de voile qu'il porte à ses mâts à pible ne serait d'aucune utilité. Les navires équipés par la glace sont munis ou d'hélices démontables ou d'hélices de petit diamètre. Le gouvernail du *Stanley* n'est pas démontable sur pied et ne pourrait pas, en cas d'accident, être remplacé par un autre. Les navires équipés pour une longue navigation à travers les glaces portent des gouvernails de rechange qui peuvent être installés pendant la marche, ils sont parfaitement munis de voiles, et pourraient au besoin être exclusivement dirigés à la voile.

4. Le *Stanley* ayant été construit pour un court service de passage, sa consommation de charbon est tout à fait hors de proportion avec sa capacité de transport de houille, il n'en peut loger suffisamment pour un voyage lointain, et il ne pourrait rester plus de deux semaines éloigné de sa base d'approvisionnement. Le prix de la houille livrée à l'entrée du détroit d'Hudson pour la saison dépasserait celui de l'affrètement d'un navire propre à cette expédition.

5. L'expérience a démontré que le *Stanley* marche le mieux quand il est tout à fait léger, c'est-à-dire aussi léger que possible; car sa lourde coque, ses réservoirs et le gros poids de ses machines lui font toujours tirer beaucoup d'eau. Avec des provisions et de la houille pour un long voyage, pour lequel il n'a pas été construit ni équipé, il serait trop profond, aurait peu de franc-bord, et offrirait à la glace des côtés droits qui n'ont pas été faits pour subir la pression des glaces. Ainsi équipé, il ne serait pas à l'abri du danger dans les glaces du détroit de Northumberland, pour ne rien dire des immenses banquises ou montagnes de glace que l'on doit s'attendre à rencontrer dans le détroit d'Hudson.

D'autres raisons pourraient être produites à l'appui du fait que le *Stanley* n'est pas le navire qu'il faut pour une expédition comme celle que nous avons à faire. Aussi ai-je fortement recommandé au département de ne pas même songer à l'employer.

Ce qui nous est arrivé dans les glaces du détroit d'Hudson au mois de juin et aux premiers jours de juillet m'a pleinement convaincu que j'avais raison.

En plusieurs occasions nous avons subi des pressions auxquelles le *Stanley*, tout bon navire qu'il soit, n'aurait pas pu résister un seul instant; et là où le *Stanley* ne pourrait triompher des glaces, ce serait folie de lancer un bâtiment en fer ou en acier. Si j'avais eu à faire un voyage dans la baie d'Hudson entre les mois de juillet et d'octobre, je n'aurais eu, pour me servir du *Stanley*, d'autres objections que celle des frais: pour un voyage de ce genre il conviendrait mieux que tout autre navire que je connaisse. Mais ce n'était pas une expédition de ce genre que j'avais à faire.

Etant données les conditions de climat et de glace qui existent dans le détroit d'Hudson au mois de juin, ainsi que les résultats obtenus par ceux qui ont tenté la navigation du détroit depuis Hudson jusqu'à nos jours, j'avais à voir à ce que l'expédition se fit par un navire spécialement construit pour naviguer dans les glaces. Aussi, je conseillai d'en affréter un dans le genre de ceux qui sont ordinairement employés dans la pêche aux phoques et aux baleines. J'ai eu raison, et ce qui le prouve c'est que, un mois après, votre département recevait copie d'une lettre par laquelle l'amiral Markham recommandait l'affrètement soit du *Terra Nova* ou de l'*Esquimaux*—deux baleiniers à vapeur de Dundee, exactement du même type que le navire que j'avais suggéré.

Parlant de ces navires, l'amiral Markham dit dans sa lettre:—"Tous deux sont admirablement constitués pour le but que nous voudrions atteindre: faire un rapport sur l'état et la condition des glaces dans le détroit durant les mois de l'été. Puisque le gouvernement canadien a voté \$35,000 pour l'exploration du détroit d'Hudson, je ne vois pas pourquoi il n'affrèterait point l'un ou l'autre de ces navires. Ils ont

une vitesse d'à peu près huit nœuds, et ils sont spécialement construits pour la navigation à travers les glaces."

Cette opinion d'un homme aussi compétent en la matière règle la question de la classe de navires qu'il faut pour étudier la navigabilité du détroit d'Hudson dans les première et dernière parties de la saison.

Il est bon de ne pas oublier que l'amiral Markham, outre qu'il est l'un des voyageurs arctiques le plus distingués, a fait un voyage dans le détroit d'Hudson à bord de l'*Alert* en juillet 1886, et que, directeur de la Compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique, il était personnellement intéressé à ce que le navire qui convenait le mieux à l'expédition y fût employé.

Néanmoins, avant la réception de la lettre de l'amiral Markham, des arrangements avaient été pris pour l'affrètement d'un navire à Saint-Jean, Terre-Neuve, et le choix était tombé sur le *Diana*.

Le tableau suivant fait voir le tonnage et la puissance de cheval des navires mentionnés :—

Nom.	Construction	Où construit.	Quand construit.	Tonnage net.	Tonnage brut.	Puissance de cheval.	
<i>Terra Nova</i>	Bois....	Dundee....	1884	450	744	120	Hélice.
<i>Esquimaux</i>	"	"	1865	466	593	70	"
<i>Diana</i>	"	"	1870	275	473	70	"

Il faut noter ici que le *Diana*, quoique originairement construit en 1870, a été refait en 1892. Il fut renvoyé à ses premiers constructeurs, ouvert d'un bout à l'autre et construit entièrement à nouveau. Il a la réputation d'être l'un des navires de Dundee les plus commodes et les plus rapides.

Parmi d'autres navires suggérés à notre département il y avait le *Port Pirie*. Ce bâtiment figura dans la liste de la marine marchande comme appartenant à la compagnie de navigation à vapeur Anglo-Australasienne, de Londres. Il fut construit en acier à Hepburn en 1886, a un tonnage net de 1,829, un tonnage brut de 3,020, une force de 350 chevaux, et est à hélice.

Le *Port Pirie* étant un steamer d'acier ordinaire qui, selon l'avis de ses propriétaires, aurait besoin d'être renforcé pour l'expédition s'il était accepté, il fut décidé que, tout convenable qu'il pût être pour un voyage à la baie d'Hudson en août ou septembre, il n'était pas assez sûr pour être risqué dans les glaces profondes qu'on doit s'attendre à rencontrer en juin ou juillet.

J'ai cru devoir m'étendre sur la question du choix d'un navire pour le service parce qu'il a été affirmé que "pour démontrer la facilité avec laquelle le détroit d'Hudson peut être navigué il est nécessaire d'employer un navire à peu près semblable à ceux qui y feraient le commerce de transport si la route venait à servir."

Or, si je comprends bien la situation, la navigabilité du détroit avec de bons vaisseaux pendant une certaine saison est hors de doute. Cette question a reçu sa solution en 1886, lorsque le capitaine Gordon a fait son rapport final. Il disait dans ce rapport :—"Après avoir pendant trois ans fait des voyages au détroit d'Hudson, et après avoir étudié avec soin les rapports des observateurs, etc., j'ai l'honneur de présenter le rapport suivant concernant la navigation de ces eaux."

Il décrit la classe de navires qu'il juge les plus propres au commerce de la route, et il termine en disant :—"Je considère que des navires comme ceux dont je viens de parler pourraient commencer à y naviguer entre le 1er et le 10 juillet. La navigation serait close vers la première semaine d'octobre."

Aussi, je n'ai pas été envoyé là-bas pour décider si le détroit d'Hudson pourrait être navigué par de bons steamers aux dates mentionnées plus haut—cette question était réglée; mais ce qu'il fallait pour faire droit aux demandes de ceux qui conservaient des incertitudes quant aux dates en question, c'était une nouvelle expé-

rience pour savoir si la saison de navigation peut être prolongée le printemps et l'automne.

J'avais pour instructions d'être rendu à l'embouchure du détroit au moment le plus rapproché possible de celui où une entrée peut y être effectuée. Il me fallait donc me hâter de faire passer le steamer dans le détroit, m'assurer de la navigabilité de celui-ci, et, après avoir atteint la baie, de retourner dans l'Atlantique et faire plusieurs voyages d'entrée et de sortie; puis, la question de navigabilité au printemps ne laissant plus de doute, je devais quitter le détroit et m'occuper d'autres travaux; puis enfin reprendre la navigation du détroit à l'automne afin de déterminer jusqu'à quelle époque il est navigable, et, pour cela, répéter les opérations de croisière que j'aurais faites au printemps.

Les instructions reconnaissent qu'il y a une saison où le détroit est incontestablement navigable, et pendant cette saison où il est présumablement navigable pour des fins de commerce, je n'avais pas instruction de rester là.

Donc pour la mission que nous avions à remplir—passer dans le détroit et la baie le plus tôt possible et y rester, l'automne, plus tard qu'à la date que mon prédécesseur avait mentionnée comme terme de la navigation—j'avais certainement besoin d'un navire construit en conséquence, et, étant données les conditions que nous avons traversées, nous n'aurions pu en avoir un de plus convenable que le *Diana*. Un bâtiment comme le *Port Pirie* n'aurait jamais survécu à l'épreuve.

Les officiers et marins du *Diana* furent choisis avec un soin tout particulier, et en ne perdant pas de vue la navigation qu'il s'agissait d'entreprendre. Le maître pilote, capitaine Whitley, avait une expérience considérable; il était spécialement recommandé par MM. Job Frères, de Saint-Jean, Terre-neuve, armateurs du *Diana* et d'autres navires du même type. Il avait servi sous le capitaine Samuel Blandford (qui le recommandait aussi), l'un des capitaines de Terre-neuve les mieux connus et les plus heureux dans la navigation à travers les glaces. Le capitaine Blandford a fait plusieurs voyages au détroit d'Hudson et fut le premier à découvrir les grandes ressources de la pêche de la morue dans les alentours du cap Chudleigh et des îles Button.

Le capitaine James Joy, de Saint-Jean, fut nommé premier officier. Lui aussi avait dirigé des navires au milieu des glaces et avait servi en qualité de patron sur plusieurs des vaisseaux de Dundee. Le capitaine Joy était en outre recommandé pour avoir fait plusieurs voyages de pêche à l'embouchure du détroit d'Hudson à bord du *Nemrod*, et pour connaître parfaitement les courants et les mouvements de la glace dans la baie Ungava et autour de l'embouchure du détroit.

Même les officiers subalternes et les matelots avaient, presque tous, servi sur des baleiniers, des navires envoyés au secours d'expéditions polaires, ou dans les premières expéditions à la baie d'Hudson conduites par le capitaine Gordon.

Ainsi donc, toutes les précautions possibles présidèrent au choix du navire et à celui de son équipage.

Nous avions espéré que le *Diana* arriverait à Halifax pour nous permettre de partir le 20 mai; mais ayant subi des retards dans les glaces où il faisait la chasse aux phoques, il n'arriva que le 16 mai, et jusqu'au 3 juin tout le temps fut occupé à l'embarquement des approvisionnements et de la houille, ainsi qu'à l'installation du salon et des cabines pour nos passagers.

Lorsque nous quittâmes Halifax, nous avions à bord, sur le registre du navire:—

- 1 officier commandant.
- 1 maître pilote.
- 2 seconds.
- 3 maître d'équipage, charpentier et patron de chaloupe.
- 12 marins expérimentés.
- 2 mécaniciens.
- 5 graisseurs et chauffeurs.
- 1 secrétaire et photographe.
- 1 chirurgien.
- 1 premier commis aux vivres.

- 2 cuisiniers.
 2 aides commis aux vivres.
 3 membres de la commission géologique.
 6 hommes à l'emploi de la commission géologique.
 1 représentant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Soit, en tout, 43 personnes à bord lors du départ.

Jusqu'au dernier moment nous avons espéré que le capitaine Edmund Burke, M.R., ferait partie de l'expédition, et nous lui avons préparé une installation convenable. L'un des messieurs de la commission géologique n'était pas accompagné de l'aide ordinaire. En sorte que le nombre de ceux pour qui j'avais fait préparer logement s'est trouvé diminué de deux.

Notre navire était approvisionné pour un équipage de 50—expédition de dix-sept mois.

Liste de quelques-unes des expressions employées, dans la navigation à travers la glace, par les chasseurs de baleine et de phoques.

- Floe*.....Grand amas de glaces flottantes.
Pan.....Petit amas ou monceau de glace qui peut être repoussé ou détruit.
A field.....Grand banc de glace.
Land floe.....Glace reliée à la terre.
Packed ice.....Glaçons rendus compacts par la pression et les courants.
Ice-blink.....Clarté, réverbération d'un jaune pâle indiquant la présence de glaces à une certaine distance.
The ice pack.....Grande masse de glace solide s'étendant d'un bord à l'autre de la nappe d'eau et à travers laquelle il est impossible de se frayer un passage.
Slack ice.....Glace détachée qui peut être traversée à force de travail. On dit que la glace mollit quand elle commence à s'ouvrir de façon à être navigable.
Running abroad.....On dit que la glace charrie lorsqu'elle s'ouvre ou se détend de façon à être navigable.
A nip.....Situation de ce qui est pris dans les glaces. On dit que la glace prend lorsqu'elle commence à se fermer par l'action des vents et des courants, de façon à empêcher le passage d'un navire.
Calving.....La glace se relâche lorsque les petits morceaux se détachent du fond et s'élèvent à la surface de l'eau.
A lead.....Est une pièce d'eau navigable pénétrant dans la banquise.
A blind lead, a pocket.....Est une courte ouverture dans la banquise, se terminant contre la glace solide ou épaisse.
Hummocky ice.....Glace inégale et entassée.
Porridge ice.....Glace moulue.
Slob.....Neige flottante se formant en glace.
Sish.....Glace nouvelle qui vient de se former en nappes minces.
Lolly.....Nouvelle glace isolée.
Waking.....Suivre le sillage d'un autre navire dans les pièces d'eaux navigables et à travers la glace détachée.
Backing, ramming or butting.....Reculer, puis éperonner un navire contre la glace pour s'y frayer un passage.
Slewing.....Pousser le navire contre l'angle d'une pièce de glace, dans l'intention de la couper ou de la faire dévier, afin de s'y frayer un passage.
Tracking.....Côtoyer le bord d'une banquise.

<i>Water sky</i>	Teinte bleue annonçant la présence de la mer libre au delà des glaces.
<i>Slatches</i>	Grandes mares d'eau libre dans les glaces.
<i>Swatch</i>	Petite mare d'eau libre dans les glaces.
<i>Swatching</i>	Guetter des phoques autour d'une petite mare.
<i>Wash</i>	Clapotage de l'eau sur les glaces.
<i>Rote</i>	Mot dont se servent les gens de Terre-Neuve pour désigner ce clapotage.
<i>Rafting</i>	Batture qui se forme lorsque deux monceaux de glace se rencontrent avec violence, poussés par les vents ou les courants.
<i>Pressure ridge</i>	Ecueil créé par la formation de la glace en batture.
<i>Growler</i>	Glçons ou morceaux de glace plus ou moins arrondis qui roulent de tous côtés, et qui proviennent de banquises brisées ou de pièces détachées des glaciers arctiques.
<i>Decker</i>	Batture de glace (Terre-Neuve).
<i>Black sheet</i>	Mince nappe de glace de couleur sombre, non recouverte de neige; se trouve ordinairement entre des paquets de glace plus vieille. La nuit ou à distance, ressemble à de l'eau libre.
<i>Collar ice</i>	Glace accore. Bord d'une glace fortement reliée à une île ou à la terre, présentant un mur abrupt contre lequel la glace flottante s'élève ou baisse avec la marée.

mun
non
du r
nuit

chor
au-d
et ra
route

dirig
la jo
Par

au la
à 3.3
à l'ou
Mano
alors
feu d
merg
stopp

I
glace
À 7.1
épais
de Ba
monte
printe
a vu p
nord,
glaces
grand
vrons
et sain
au mil
très un
A 7.45
le navi
enviro
ronnés

M
la glac
le larg

PARTIE I.

JOURNAL DE L'EXPÉDITION.

Judi, 3 juin 1897.—Tous les membres de l'expédition étant à bord, ainsi que les munitions nécessaires, nous quittons Halifax à 1 p. m. Temps beau et serein. Tour-nous la bouée automatique intérieure à 3 p.m., et mettons le cap sur Scatarie. Vent du nord, avec pluie et brume. Nous éloignons un peu plus de terre à mesure que la nuit s'avance.

Vendredi, 4 juin.—Nuit sombre, avec grosses ondées. A 4 a. m., nous rapprochons de terre pour longer le Cap-Breton; 8 a.m., matinée belle et claire, avec brume au-dessus de la terre. Midi, forte brise du nord-est qui fraîchit durant l'après-midi et ralenti quelque peu notre marche. Tournons Scatarie à 5.30 p. m., et donnons la route au milieu entre le Cap Ray et Saint-Paul.

Samedi, 5 juin.—Au lever du soleil apercevons la terre de chaque côté; nous dirigeons vers le Cap à l'Anguille. Matinée calme et douce. Temps chaud pendant la journée; vers le coucher du soleil, le vent fraîchit du nord-est et devient plus froid. Par le travers de la Baie des Îles à 8.30 du soir.

Dimanche, 6 juin.—Temps beau et clair. Par le travers de Point-Rich à 10 milles au large, 10 a. m. Descendons vers le centre du détroit. Passons Greenly-Island à 3.30 p. m. et continuons à descendre. Rencontrons un peu de glace pénétrable à l'ouest de Point-Amour; cette glace augmente à mesure que nous allons vers l'est. Manœuvrons à toute vitesse à travers jusqu'après le coucher du soleil, vers 9 p. m., alors que nous ralentissons et avançons tranquillement. A 10 p. m., à la hauteur du feu de Cap Norman. Glace pénétrable, mais qui s'épaissit; quelques glaçons submergés çà et là parmi les banquises. Baromètre 30.2 et baisse. A 10.30 p. m., stoppons dans la glace pour la nuit.

Lundi, 7 juin.—Nous mettons en route au point un jour. 2.30 a.m., sortons de la glace vers le nord dans une eau comparativement libre. Fort nord-est, très froid. A 7.15 a.m., passons à la hauteur de Table-Island et longeons la côte; glace peu épaisse et pénétrable, et quelques petites montagnes de glace flottante. A la hauteur de Battle-Harbour à 8 a.m. Un bateau vient à nous, stoppons et ses occupants montent à notre bord. Tous bien ici; c'est le premier bateau qui ait passé. Le printemps a été précoce; les vents d'ouest ont donné pendant quelque temps, et on a vu peu de glaces. Les gens disent que l'hiver a été rigoureux un peu plus au nord, et ils nous assurent que nous ne rencontrerons probablement pas beaucoup de glaces. Continuons notre route à 8.30 a.m. Bientôt nous rencontrons une plus grande quantité de glaces poussées à terre par une violente brise de nord-est. Manœuvrons toute la journée dans une glace plus ou moins pénétrable. La glace est épaisse et saine, et ne montre aucun signe d'avoir été crevassée par la chaleur. Manœuvrons au milieu des glaces dans la direction du large. En dépit d'un fort vent, l'eau est très unie, ce qui indique qu'il doit y avoir un corps considérable de glaces au dehors. A 7.45 p.m., la glace se ferme partout, et le temps devenant embrumé, nous accorons le navire dans la glace et stoppons les machines. Nous trouvons à 8 milles environ au large de Round-Island. Avant l'arrivée de la brume, nous étions environnés de glaces aussi loin que la vue pouvait porter.

Mardi, 8 juin.—A 2 a.m. commençons à marcher et avançons lentement à travers la glace sous petite vapeur. Glace très profonde et compacte; dirigeons le navire vers le large afin d'entrer dans une glace plus molle. Une teinte bleue (annonçant

présence de la mer libre au delà des glaces) se montre au large vers l'est. Seulement un navire spécialement construit pour la glace aurait pu résister comme le nôtre l'a fait ce matin. Une faible tombée de neige durant la matinée. A 10.15 a.m. entrons dans une glace ouverte et avançons à toute vapeur; passons Wolf-Island à une dizaine de milles au large, à 8.30 a.m. Marchons à la vapeur dans la direction du nord toute la journée; parfois la glace devenant impénétrable, nous ralentissons; d'autres fois elle s'éloignait, et nous faisons une bonne route. Temps couvert toute la journée, avec quelques légères tombées de neige. A 7 p.m., nous étions assez au large et nous tenions au nord-est pour arriver au bord extérieur de la banquise. La nuit étant brumeuse, avec neige par intervalles, nous stoppons les machines à 8 p.m.

Mercredi, 9 juin.—Nuit sombre, avec grésil et neige; à 3 a.m. le temps s'éclaircit un peu et la glace se desserre; nous commençons à marcher et avançons, généralement dans une direction nord-est. La glace devient beaucoup plus épaisse. A 7.30 a.m. elle nous barre le chemin, et nous stoppons. La glace dans laquelle nous nous trouvons en ce moment est la plus profonde que nous ayons rencontrée jusqu'ici. A 8 p.m., très engagés toute la journée. Au dehors, la glace est d'une épaisseur extraordinaire pour ces eaux. Aussi loin que nous pouvons voir du haut du mât, la glace s'étend vers la mer, et le firmament nous donne aucun indice d'eau libre; entre nous et la terre ferme la glace, quoique serrée, est moins épaisse. On peut voir quelques banquises du côté de la mer. Vers le soir le temps s'éclaircit, et il commence à geler. Les hautes collines de la côte sud visibles à 25 milles du large. Aujourd'hui l'équipage est occupé à transporter le charbon de la cale de chargement aux soutes. La plupart de nos hommes sont allés au nord déjà, soit avec le capitaine Gordon sur le *Neptune* ou l'*Alert*, soit avec Peary sur le *Hope*, ou avec des baleiniers; tous sont d'avis que les conditions présentes sont exceptionnellement rigoureuses, et que la glace dans laquelle nous nous trouvons est celle de la baie de Baffin. Pour le moment pas de chance d'y pénétrer, et nous pouvons compter seulement sur un changement de vent pour détacher la glace.

Jeudi, 10 juin.—Forte gelée hier soir. A 7 a.m., commençons à déplacer le charbon dans les soutes. A 7 a.m. jetons la sonde et constatons 50 brasses, en sorte que nous nous trouvons sur un banc; fond, gros sable; température du fond, 29 degrés. Latitude, 54 degrés 7 minutes. Nul part signe d'eau libre. Vers le soir, brume avec temps plus doux et air frais du sud-sud-ouest.

Vendredi, 11 juin.—Mêmes conditions, pas de changement, brume épaisse, calme, aucun signe d'eau libre. La glace paraît être plus poreuse et imprégnée d'eau. Vers le milieu du jour la brume fut moins dense, mais elle redevint épaisse au coucher du soleil. Profondeur d'eau, 75 brasses; peu de dérive. Tentons la pêche, mais sans résultat.

Samedi, 12 juin.—Mêmes conditions; glace tassée tout autour de nous. Pas de vent; la brume continue. Jetons la sonde dans 88 pieds. Température au fond, $29\frac{10}{100}^{\circ}$ à la surface, 31° . Dérivons légèrement vers le sud. D'après une observation que nous avons faite ce midi, nous aurions dérivé d'une vingtaine de milles au sud depuis mercredi que nous sommes entourés de glace. Cet après-midi la brume s'est levée pendant quelque temps, et nous apercevons un gonflement très prononcé dans la glace, qui s'est passablement amollie autour du bateau. Retour de la brume à 4 p.m. Le gonflement cesse, et la glace se resserre autour du navire. Pendant l'éclaircie nous n'avons pas vue d'eau, mais le reflet de la glace à l'est était très perceptible. Temps humide et brumeux toute la soirée. Aujourd'hui l'équipage a employé toute la journée à laver le navire.

Dimanche, 13 juin.—Un notable gonflement dans la glace perceptible aujourd'hui; durant de courts intervalles la brume s'est élevée et la glace s'est relâchée autour du bateau. A 7 p.m., commençons à voir des sentiers d'eau libre au sud-ouest. La brume revient à 8.30 p.m.

Lundi, 14 juin.—Gros gonflement pendant la nuit, et le bateau s'est fait battre passablement. Le gonflement cesse à 4 a.m. Brume toute la nuit. A 9 a.m. le

Seulement
le nôtre l'a
m. entrons
une dizaine
nord toute
autres fois
la journée,
ge et nous
nit étant

ss s'éclaircit
s, générale-
se. A 7.30
nous nous
squ'ici. A
seur extra-
ât, la glace
entre nous
ir quelques
nce à geler.
l'équipage
La plupart
le *Neptune*
d'avis que
glace dans
ent pas de
ent de vent

cer le char-
n sorte que
29 degrés.
brume avec

aisse, calme,
gnée d'eau.
épaisse au
ns la pêche,

us. Pas de
fond, 29⁸⁰
on que nous
sud depuis
s'est levée
ans la glace,
4 p.m. Le
claircie nous
le. Temps
yé toute la

aujourd'hui ;
e autour du
d-ouest. La

t fait battre
A 9 a.m. le

temps s'éclaircit. Commençons à marcher, et poussons à la vapeur dans une direc-
tion sud-est à travers une glace dont une grande partie dépasse la lisse. A 11 a.m.
la glace se referme tout autour ; stoppons le navire, car nous n'avancions pas ; brume.
l'équipage embarque de l'eau douce provenant de la glace. Sondons à 120 brasses,
pas de fond, 29°.

Mardi, 15 juin.—Fort vent de nord-est, avec pluie à partir de minuit. La glace
se serre autour du navire ; hier soir le thermomètre est descendu à 29.6° ; nous
espérons que lorsqu'il montera, le vent soufflera vers l'ouest et chassera la glace ;
même temps toute la journée et le soir, avec grosses averses par intervalles ; 64
brasses ; 29° au fond.

Mercredi, 16 juin.—Mêmes conditions, avec brume et pluie ; 55 brasses à 7 a.m.
Glace très serrée autour du navire ; c'est une vieille glace profonde d'une grande
épaisseur, dont une bonne partie émerge de six ou huit pieds au-dessus de l'eau.
Cet après-midi vent de nord-est. Lorsque la brume s'élève un peu, nous ne voyons
signe d'eau libre dans aucune direction. Brume et pluie jusqu'à minuit. Glace
serrée tout alentour.

Jeudi, 17 juin.—Un peu après minuit, une grosse houle arrive de sud-ouest, et la
glace commence à s'éloigner. A 2 a.m. nous nous mettons en marche pour sortir le
navire des champs de glace ; le dirigeons à petite vapeur vers l'est ; pluie, neige et
brume ; passons à travers une glace très profonde dont une grande partie a de 20 à
40 pieds d'épaisseur ; nous faisons notre chemin à une vitesse variable ; la glace
s'ouvre graduellement ; à 9.15 a.m., plus d'eau libre et glace moins épaisse ; avan-
çons à toute vapeur nord nord-est ; encore de la brume, avec tombées de neige ;
grosse houle de sud-ouest ; le vent saute au nord ; dans l'après-midi retourne sud
sud-est. A 6 p.m. brume épaisse, si bien qu'à 8 p.m. nous mettons à la cape pour la
nuit sous voile d'étai, nez à la mer ; brume et neige jusqu'à minuit.

Vendredi, 18 juin.—Le temps s'éclaircit. A 1.30 a. m., nous mettons en route ;
tombées de neige par intervalles. A 4 a. m., arrivons à une barrière de glace peu
épaisse au delà de laquelle nous voyons l'eau libre. Dirigeons le navire vers l'est et
sortons de la glace à 9 a. m. La glace dans laquelle nous avons passé ce matin était
composée de grands champs d'une glace bleue recouverte de très peu de neige. Elle
était extrêmement dure, et comme il a fallu y lancer le navire à toute vapeur pour
s'y frayer un passage, le broiement a été très rude ; neige et pluie toute la matinée.
A 3 p. m., trop de brume pour marcher, car la glace est profonde tout autour de
nous. La glace d'hier et celle d'aujourd'hui paraissent être des haies parallèles à la
côte, séparées les unes des autres par l'eau libre. En nous tenant à l'est et en passant
par l'une de ces haies nous nous trouvons interceptés par une autre. Passons
aujourd'hui plusieurs montagnes de glace d'une dimension extraordinaire ; elles
descendent et laissent derrière elles de longs sentiers d'eau libre. La glace que
nous avons vue aujourd'hui est vieille et profonde, quelques-unes des banquises
flottantes dépassent l'eau de 4 et 5 pieds, ce qui indique qu'elles doivent avoir de
20 à 30 pieds d'épaisseur ; la glace est bleue et dure, et la couche de neige qui la
recouvrait est disparue. A 4 p. m. le vent fraîchit de l'ouest ; nous bordons la voile
d'étai et laissons le navire aller en dérive vers le nord-est dans la glace.

Samedi, 19 juin.—Grand roulis toute la nuit. A 2.45 a. m. nous mettons en
route et nous dirigeons vers l'est à travers la glace ; à 7 a. m. arrivons au bord est
de la glace. Avons eu beaucoup de misère et reçu plusieurs rudes chocs de la glace.
Cette glace était profonde et montrait plusieurs indications de frottement, toute la
neige en était disparue. Gros roulis toute la journée. Bordons les voiles d'avant
et d'arrière pour affermir le navire. Le thermomètre a monté de 29.7° à 6 a. m. à
30° à 3 p. m. Le vent fraîchit de nouveau du nord-est. Brume ; pas de glace en vue
avant l'arrivée de la brume. Nous dirigeons nord. Stoppaat en ralentissant par
intervalles selon que la brume devient plus épaisse. Passons plusieurs grandes
banquises. A 11.45 p. m., la brume était trop dense pour nous permettre de voir en
avant, nous stoppons.

Dimanche, 20 juin.—Le temps s'éclaircissant à 3.45 a.m., nous mettons lentement en route; par intervalles la brume est épaisse toute la matinée. A 6 a.m., allons à mi-vitesse. Le vent qui était de nord-est hier saute à nord nord-ouest. A 1.30 le temps s'éclaircit; apercevons une haute terre que nous prenons pour le cap Mugford. Nous y dirigeons avec l'intention de relâcher à Okkuk pour un interprète, car on dit que la glace tient rarement à cet endroit, et qu'il y a toujours meilleure chance d'y débarquer plutôt que partout ailleurs sur la côte. En ce moment, 1.30 p.m., nous sommes à 40 milles de cette terre. Nous dirigeons directement vers Table-Head; mais arrivés à 25 milles de terre nous rencontrons un banc de glace fortement serré qui semble s'étendre jusqu'à terre, quoique la brume obscurcisse la base de celle-ci. Au nord la glace s'étend beaucoup plus loin vers le large. Ne voyant aucune possibilité d'avancer, nous dirigeons vers l'est en suivant le bord de la glace. Au nord du cap Mugford nous pouvons voir plusieurs banquises, dont quelques-unes d'une dimension énorme. L'après-midi a été claire et brillante, mais à 7 p.m. la brume revient. Le temps s'éclaircit de nouveau à 8 p.m. Nous avons une belle nuit, aussi claire que le jour; nous pouvons lire facilement sur le pont à minuit.

Lundi, 21 juin.—Longeons le bord extérieur de la glace qui nous pousse plus au large. A 6 a.m., quoique à une quarantaine de milles, nous voyons parfaitement la terre. La glace nous poussant encore vers l'est, nous sommes obligés de nous diriger sud sud-ouest pour doubler un grand banc de glace qui nous barre le passage. Nous y parvenons enfin, et nous repr. nous la direction nord-est. Cette glace était profonde et solidement pressée; elle contenait nombre de glaçons. Temps beau et clair. Nous tenons sur le bord de la glace toute la journée. A midi nous étions un peu au nord de Nachvak et à environ 80 milles de terre. Avons trouvé la glace très épaisse lorsque nous sommes arrivés près du corps principal des banquises. A la hauteur des pointes que nous doublons à la vapeur, la glace paraît moins épaisse et plus usée. Nous avons eu deux belles journées le 20 et le 21; temps beau et agréable; cette température paraît avoir de l'effet sur la glace. Sondons à midi—120, pas de fond. Température à 120 brasses 30°, à 60 brasses 29.8°, et à la surface 31°. Aujourd'hui nous avons vu autour de nous plus de signes de vie que depuis notre départ d'Halifax, sous forme d'oiseaux, de marsouins et de physales.

Mardi, 22 juin.—Nuit aussi belle et aussi brillante que le jour. Longeons le bord de la glace jusqu'à 5 a.m., alors que nous trouvant un peu au nord du 61° parallèle nous décidons de profiter du premier bon chenal qui s'offre entre deux glaces pour nous diriger vers l'entrée du district d'Hudson. Nous constatons que la glace marche passablement quand nous y pénétrons. Nous y passons à toute vitesse, sauf lorsque pour virer promptement nous ralentissons ou stoppons, pour reprendre immédiatement une marche rapide. Notre navire s'est admirablement comporté, virant et contournant les bancs de glaces flottantes avec un rapidité étonnante pour un navire à une allure de 8½ nœuds. La glace à travers laquelle nous passons ce matin ne paraît pas être vieille de plus d'une saison. Elle a de 5 à 6 pieds d'épaisseur, et nous y remarquons quelques banquises, de nombreux glaçons et beaucoup de bancs de glace flottante plus profonde et plus vieille. Temps clair et agréable. Comme c'est aujourd'hui le "Jubilee Day", nous hissons tous nos pavillons et faisons le plus grand déploiement possible. Nous remarquons parmi les bancs de glace un grand nombre de pièces plates et unies qui semblent être de formation récente. Cette glace n'a pas plus de 10 pouces ou un pied d'épaisseur, et ne peut s'être formée qu'au mois d'avril ou de mai. Je dois dire que les mares d'eau parmi les glaces plus profondes se sont congelées tout récemment. Cette mince glace est plus poreuse et pas aussi solide que la glace plus vieille. Nous poursuivons hardiment toute la journée; la glace qui paraissait solide en avant s'éloigne et nous donne de fameux passages; ça et là cependant un obstacle se présente sur notre chemin, mais nous n'avons pas à le combattre deux fois. La conduite de notre navire nous enchante tous, surtout sa facilité de manœuvre en contournant à toute vitesse les petits amas de glaces flottantes, en s'insinuant dans les étroites fissures d'eau libre et en s'y frayant un passage. A 5 p.m. nous émergeons dans un grand lac n'offrant aucun vestige de glaces au sud et à l'ouest.

aussi loin que notre vue puisse porter, quoique ce ne soit pas très loin, car au delà il y a un banc de brume. C'est sous ce banc que nous comptons aller toucher aux Buttons ou cap Chudleigh. Ralentissant et stoppant, nous donnons un coup de sonde—120 brasses, pas de fond; nous poursuivons, et à 6 p.m. nous arrivons au Buttons à travers la brume. Au loin dans le nord il y avait aussi un lourd banc de brume, mais de la cage on peut apercevoir la cime de l'île Résolution. Nous sommes maintenant certains de notre situation. La marée commence à descendre et nous aurons bientôt contre nous un courant de 5 ou 6 nœuds. Pendant que nous sommes par le travers des Buttons nous apercevons à environ 5 milles au nord une banquise immense qui semble remplir le chenal et s'étend jusqu'à la côte nord. Nous donnons la route le long du bord sud de cette banquise jusqu'au centre du détroit, et fixons le loch à 8.17 p.m. Cette glace est plus épaisse que toutes celles que nous avons rencontrées aujourd'hui, et elle ne laisse voir aucune eau libre; quelques bancs et glaçons y sont répandus. Elle descend avec la marée et un petit vent de nord, et se dirige vers les Buttons. Si nous en jugeons par la vitesse qu'elle met à descendre, elle aura bientôt bouché l'entrée du détroit, ou dans tous les cas d'un passage quelconque près des Buttons. Il ne paraît pas y avoir beaucoup de glace en dedans de ces bancs. Depuis notre départ ce matin à 5 heures, nous avons parcouru à la vapeur pour atterrir environ 80 milles en ligne directe, tout cela à travers une glace plus ou moins pénétrable qu'un navire moderne aurait pu traverser sans danger, mais pas aussi directement ni aussi rapidement que nous l'avons fait. A 9 p.m. eau claire en avant. Nous sommes en ce moment par le travers de l'extrémité ouest de la glace que nous avons vue au nord. A 9.40 p.m. nous sortons de la banquise, et nous avons de l'eau jusqu'au détroit. A 10.30 p.m. glace en avant et au sud; bonne brise d'est et brume épaisse. Nous poussons le navire dans une étroite ceinture de glace profonde et dure d'une épaisseur de 6 à 8 pieds, en grands morceaux angulaires; les angles sont ébréchés et n'ont pas été arrondis par le frottement. Cette ceinture n'avait pas plus d'un mille de largeur. Il y a trop de brume pour que nous puissions marcher, surtout entourés de glaces comme nous le sommes et avec l'apparence d'une nuit sombre; nous ralentissons à 10.45 p.m.. A 11.45 le temps s'éclaircit de nouveau, et nous poussons à toute vapeur. Nous avons tué notre premier ours aujourd'hui, immédiatement avant d'entrer dans l'eau libre au large des îles Buttons.

Mercredi, 23 juin.—Après minuit nous avons été graduellement poussés vers le nord par une grande banquise; nous trouvant trop près de la côte nord, nous avons dû entrer dans une étendue d'eau libre qui se présentait à nous, et nous nous sommes tenus plus vers le centre du chenal. Cette étendue n'allait pas loin, et depuis 2 a.m. jusqu'à 8 a.m. nous nous sommes frayé un chemin à travers la glace dans une direction ouest. A 8 a.m., entrons dans l'eau libre, ce qui nous permet de suivre notre route. A 9.15 a.m., encore la glace en avant et tout autour de nous; mais au delà il y a de l'eau libre que nous atteignons après nous être frayé un passage d'une couple de milles à travers une glace plus ou moins pénétrable. La glace que nous avons eu jusqu'ici dans le détroit n'est pas bien tassée; elle contient peu de glaçons et peu de bancs, et paraît avoir de 4 à 5 pieds d'épaisseur, y compris un pied de neige congelée; elle ne paraît pas être beaucoup usée par le frottement, les angles en sont ébréchés et non arrondis. Je crois que cette glace vient de la baie de Baffin. Durant la matinée nous avons passé au nord d'une immense banquise dont nous touchons la queue à midi. D'ici, aussi loin que la vue peut porter de la cage, nous ne voyons pas de glace en avant. A midi nous nous trouvons à une vingtaine de milles de la côte nord, et le glacier Grinnell est parfaitement visible.

A 3.15 nous arrivons à une muraille de glace profonde et très tassée et qui, d'après ce que nous pouvons voir, traverse le détroit à partir de la côte nord dans une direction sud-ouest. Nous virons au sud; elle présente partout la même apparence; nulle part nous ne voyons d'eau libre. A 6 p.m. cette banquise immense et compacte commence à se diriger S. S. E. Lorsque nous sommes arrivés à cette barrière de glace nous étions presque par le travers de l'île Saddle Back. A 6 p.m. nous amarons au bord extérieur de la glace et nous commençons à faire de l'eau fraîche. Nous resterons ici jusqu'à demain matin de bonne heure, et nous verrons si la glace s'ouvre

et offre un passage quelconque. La haute terre de la côte nord est très visible à une quinzaine de milles au large; nous voyons très distinctement la partie inférieure ou le sommet du glacier Grinnell, qui remplit la hauteur des terres entre le détroit Frobisher et cette partie du détroit d'Hudson. Ce glacier se décharge dans le détroit Frobisher. La journée a été belle et chaude; vers le soir le temps s'assombrit et promet de la pluie.

La rencontre de cette barrière—qui pour le moment nous paraît impassable—nous a causé une grande contrariété, car jusqu'ici notre passage à travers le détroit n'avait pas été sérieusement obstrué. Pendant plusieurs heures aujourd'hui nous avons filé plusieurs nœuds à la vapeur sur une mer d'été, avec très peu de glaces en vue, lorsque cette barrière a surgi devant nous. C'est la glace la plus serrée que nous ayons vue. Nous allons faire en sorte de ne pas trop nous y enfoncer, et de nous maintenir sur sa lisière jusqu'à ce qu'elle se détache et s'éparpille.

Mardi, 24 juin.—Aucune apparence d'eau libre devant nous; nous avançons vers le sud en nous tenant sur le bord de la glace. Pendant que nous allons au sud, la tendance de la glace vers l'est augmente. Une fois nous voyons une étendue d'eau libre qui paraissait nous offrir quelque chance de passage, mais après nous y être avancés un peu nous constatons que c'est seulement un trou, et nous revenons sur nos pas pour continuer au sud. D'après les apparences actuelles, cette glace barrerait le détroit du nord au sud, et sur la côte sud elle s'étendrait dans l'embouchure de la baie Ungava et traverserait de là dans la direction du cap Chudleigh. Nous avons très peu modifié notre situation en nous collant au bord de la glace hier soir. A 9 a. m. nous ramenons le navire au point où nous étions arrivés avec la glace hier. A environ 18 milles sud-ouest de Icy-Cove, un banc de brume qui s'était montré toute la matinée au sud-est arrive avec une légère brise de sud-est, et nous l'avons très épais. Néanmoins nous continuons sur le bord de la glace dans une direction nord-ouest, pendant que l'équipage déplace le charbon de la cale dans les soutes, car le navire commençait à donner de la tête. Nous avons consommé une grande quantité de houille depuis le 19, car nous avons beaucoup marché à la vapeur. Longeons le bord de la glace jusqu'à 2 p. m., alors que nous stoppons et jetons la sonde dans 95 brasses à une dizaine de milles au large de la côte nord. La glace est solide sur la côte, pas d'eau libre, et impossible de se frayer un passage; elle paraît s'avancer en un corps compact vers le nord-ouest. Je ne vois rien à gagner en pénétrant dans cette glace; elle est plus ou moins profonde, très serrée, et dérive dans la direction où nous voulons aller. Je préfère rester sur le bord du large, et y attendre les événements. La brume s'est élevée de cette côte, bien qu'elle tienne encore au sud. A 8 p. m. nous avançons plus au large et nous plaçons le navire à une distance dans la glace où nous l'amarrons pour la nuit au monceau le plus rapproché. Nous dérivons ferme avec la glace dans une direction nord-ouest, nous étant rapprochés de terre d'environ 6 milles depuis 11 a. m. hier. Petite brise d'est; temps beau et clair.

Vendredi, 25 juin.—A 3.45 a.m., décidons d'essayer d'avancer. La glace paraît être joliment solide; mais ça et là il y a des pièces de glace moins épaisses. Nous travaillons dans cette banquise jusqu'à 7.35 a.m., alors que trouvant la glace plus profonde et plus solidement entassée, nous sommes forcés de stopper, car il serait inutile de persister. Elle ne montre aucune disposition à s'ouvrir en sentiers ou à se répandre, comme elle le ferait si elle n'était pas prise d'une côte à l'autre; aussi je considère qu'un navire, quelque puissant qu'il serait, finirait par y être comprimé. Notre dérive a été faible hier soir, mais elle s'est faite un peu vers le sud. Je suis d'opinion que la glace dans laquelle nous sommes en ce moment est la glace de la baie d'Hudson et du canal de Fox. En épaisseur elle varie de 3 à 12 pieds. Il n'y a pas beaucoup de tassement, peu ou point de glaçons, et pas de bancs en dedans. La journée est brumeuse et humide, avec un léger vent de N.-E. La glace entoure le navire toute la journée; nous avons un peu dérivé dans le haut du détroit vers l'ouest. De la guérite nous voyons la haute terre de la Grosse-Ile, que nous estimons se trouver à une cinquantaine de milles. A 6.30 p.m., la glace paraissant un peu plus lâche, nous allons en avant et nous faisons une assez bonne marche. Une partie de cette glace était comparativement mince et pourrie et nous y passons assez vite,

visible à une
inférieure ou
détroit Fro-
s le détroit
sombrit et

ssable—nous
roit n'avait
s avons filé
ces en vue,
ée que nous
et de nous

ançons vers
au sud, la
endue d'eau
nous y être
evenons sur
ce battrait
chure de la
Nous avons
soir. A 9
ce hier. A
ontré toute
s très épais.
nord-ouest,
ar le navire
quantité de
ons le bord
s 95 brasses
la côte, pas
en un corps
cette glace ;
nous voulons
. La brume
ous avançons
nous l'amar-
vec la glace
on 6 milles

glace paraît
ssez. Nous
glace plus
car il serait
entiers ou à
autre ; aussi
e comprimé.
ud. Je suis
glace de la
eds. Il n'y
en dedans.
ce entoure le
détroit vers
ous estimons
ant un peu
Une partie
s assez vite,



PERCEMENT DE TROUS DANS LA GLACE POUR Y PLACER DE LA POUDRE
AFIN DE DÉGAGER LE GOUVERNAIL ET LA POUPE (30 JUIN.)





LE *DIANA* DANS LA GLACE—SE DIRIGEANT VERS LE SUD (30 JUN).



SE DIRIGEANT VERS LE NORD (2 JUILLET).



ALLANT À L'EST.- PRESSION ENTRE DEUX AMAS DE GLACE (2 JUILLET).

[13]

ma
en
qu
est
à
av
c'e
J.
for
sto

no
étr
de
me
est
inu
d'h
non
per
sau
arr
que
pas

non
rive
glac
res

rec
glac
la g
à re

que
tra
deg
hou
La
piè
arr
avo
mil
mai
des
est
sa f
qui
tou
nav
terri
sud
bleu
form

mais elle est mélangée de morceaux épais qui nous arrêtent et que nous finissons par enfoncer. Il y a aussi un grand nombre de battures de glace. Je suis d'opinion que cette glace vient de l'intérieur vers l'ouest, et non pas de la baie de Baffin. Elle est bien différente de celle que nous avons rencontrée le long du Labrador, et de celle à travers laquelle nous avons passé en entrant dans le détroit d'Hudson. Nous avons eu un peu de pluie ce matin. Une bonne grosse pluie chaude aurait plus d'effet que n'importe quoi sur cette glace. Avons assez bien avancé jusqu'à 10.45 p.m., alors que nous fûmes arrêtés par de grand morceaux solides qui nous forcèrent à reculer et à enfoncer; ne faisant pas de progrès perceptible, nous stoppons en attendant que la glace se détache un peu.

Samedi, 26 juin.—Pas de changement. Par intervalles, vents frais d'est et de nord-est; la glace dérive lentement en haut du détroit. Comme la partie la plus étroite du détroit est en avant de nous, à partir de la Grosse Ile jusqu'à l'île du Prince de Galles, nous croyons que la glace va se resserrer à mesure qu'elle dérive. Tous mes officiers, qui ont fait de longs services dans les glaces, disent que ce refoulement est trop solide pour que nous puissions passer à travers. Il serait certainement inutile de l'attaquer pour le moment. A 8 p.m., forts vents d'est et de sud-est aujourd'hui. Derrière nous la glace a refoulée et nous sommes engagés. Aujourd'hui, nous avons dû recourir à la poudre pour protéger notre gouvernail; il a été dégagé pendant quelque temps, mais la pression continue. La glace que nous avons fait sauter avait de 10. à 15 pieds d'épaisseur. Nous pouvons voir de l'eau libre en arrière de nous, mais pas du tout vers les côtes ni en avant. Les apparences indiquent qu'il y a une immense banquise en avant en haut du détroit. Nous n'avons pas eu de grands vents d'ouest depuis notre départ d'Halifax.

Samedi, 27 juin.—Pas de changement. Toujours amarré et dérivant un peu au nord-ouest. A 6 a.m., avons vu Grosse-Ile, ainsi que le mirage de la terre sur la rive sud; pas de signe d'eau libre, excepté à l'est. Journée chaude et brillante; la glace fond considérablement. La glace semble se desserrer avec la reflux, et se resserrer avec le flux de la marée.

Lundi, 28 juin.—Il a gelé très fort la nuit dernière. Ce matin, les étangs étaient recouverts d'une couche de glace d'un quart de pouce d'épaisseur. A 10 a.m., cette glace avait fondu. Des hommes qui sont allés à une certaine distance du navire sur la glace disent qu'elle est très épaisse et passablement amoncelée. Equipage occupé à remplir les réservoirs d'eau douce.

Mardi, 29 juin.—La journée commence chaude et calme. La glace donne quelques signes de s'éparpiller. Le beau temps des derniers jours l'a considérablement travaillée. Avons jeté la sonde aujourd'hui, 135 brasses, fond 29 degrés; à 55, 29 degrés 3 minutes, et à la surface, 33 degrés, fond dur. A 3 h. 15 p. m. une légère houle commence à se faire sentir du sud, et nous en profitons pour pousser en avant. La glace s'est amollie et brisée considérablement; il y a cependant de grandes pièces d'une glace plus solide qu'il nous faut contourner ou enfoncer. A 5.45 p. m., arrivons à une barrière de glace que nous ne pouvons pas pénétrer. Il paraît y avoir ici un amoncellement de glaces très tassées dont quelques-unes ont plus d'un mille de circonférence. Pendant quelque temps nous essayons de nous en éloigner, mais impossible, car elles se rassemblent trop rapidement. Ce soir nous envoyons des hommes mesurer l'épaisseur des morceaux qui nous entourent; cette épaisseur est de 5 à 19 pieds. La glace flotte à une hauteur de 1 à 5 pieds au-dessus de l'eau; sa formation en batture lui fait atteindre la plus grande hauteur. Toute la glace qui nous entoure, spécialement en avant, est considérablement tassée; empilée sous toutes les formes imaginables, il est extrêmement difficile d'y entrer, et pas un navire n'y pourrait pénétrer. Aujourd'hui nous avons pu voir très distinctement la terre des deux côtés: Grosse-Ile et la baie en arrière au nord, et la terre sur le côté sud à partir de la baie Stuhart vers l'ouest; mais pas d'eau visible, ni de teinte bleue. Je crois que la glace profonde que nous avons en ce moment devant nous a été formée par la rencontre de banquises que des vents ou des courants contraires ont

fait se rejoindre. Si j'en juge par sa condition, la plus grande partie existe depuis plus d'une saison.

Mercredi, 30 juin.—Bon vent de E.S.E. depuis minuit. Glace très serrée tout autour. A midi, nous jetons la sonde, 137 brasses, 29° au fond; 29° à 57 brasses et 33.5° à la surface. A 1.15 p. m., la glace semble se détacher un peu; nous mettons à la vapeur et poussons en avant; la glace s'ouvre un peu plus à mesure que nous y pénétrons. Les amas sont d'une grande étendue et très épais, et il nous faut beaucoup de temps pour faire une évolution. Continuons à y travailler jusqu'à 6.15 p.m., alors que la glace se referme, et nous ne pouvons plus avancer. Nous sommes en ce moment à 15 milles environ de la Grosse-Ile, dont l'extrémité est se trouve par le travers. La journée a été humide et froide, avec fort vent de E.S.E. A 9.30 p.m., la glace commence à s'amasser, et nous sommes vivement pressés. Un grand monceau est poussé sur notre sabord, et le navire est soulevé de 4 pieds par la poupe. Il subit une forte pression qui nous cause beaucoup d'inquiétude, car la glace est si impénétrable que nous ne pouvons rien faire.

Jedi, 1^{er} juillet.—La pression continue jusqu'à 1.30 a.m. Le refoulement cessant, le navire s'abaisse et revient à flot. La glace s'est considérablement amassée pendant la nuit sous la poussée d'un fort vent de S.-E. A 10 a.m. le refoulement recommence. Nous faisons préparer les chaloupes et avertissons l'équipage dans le cas où il nous faudrait quitter le navire. A 7 p.m. nous n'avons pas eu de refoulement depuis midi; de tous côtés la glace paraît aussi serrée qu'elle peut l'être. Elle nous a rapproché de la Grosse-Ile plus que nous l'étions hier soir. Nous avons eu du brouillard jusqu'à 4 p.m., alors qu'il s'est dissipé, et le temps est devenu beaucoup plus froid. Vent toujours frais par bouffées de S.-E.; glace serrée et s'amassant tout autour. Le navire est incliné à tribord par un amas qui passe, et soulevé de 4 pieds hors de l'eau.

Vendredi, 2 juillet.—Pas beaucoup de refoulement durant la nuit; mais à 9.45 a.m. un énorme glacon qui était en arrière arrive soudainement avec la marée et le vent, et, chassant la glace plus petite ou la séparant en deux, nous prend par la poupe; notre gouvernail est tordu et brisé un peu au-dessous de la ligne d'eau. Nous poussons le navire aussi loin que nous le pouvons dans un grand amas qu'il y avait en avant. La glace s'amasse sur nos deux côtés; pendant un certain temps nous restons impuissants, nous attendant que le refoulement suivant emporterait notre poupe: il n'en fut rien, heureusement, et nos craintes se calmèrent. L'équipage avait été averti de se tenir aux chaloupes, nos munitions avaient été amenées sur le pont, prêtes à être jetées sur la glace, et, ainsi préparés, nous attendîmes la marée. Il soufflait une fraîche brise de S. S.-E., avec tendance à tourner plus au sud. Nous sommes à environ 8 milles au sud de l'extrémité est de Grosse-Ile. A 6.15 p.m., deux Esquimaux et trois femmes de la Grosse-Ile vinrent à notre bord; nous les avions vu sauter et escalader les monceaux de glace avant leur arrivée. Deux des femmes portaient des enfants nus dans leurs manteaux; ils ne paraissaient pas sentir le froid, tandis que nous qui étions emmitouffés, nous grelotions, car le temps était humide et froid. Ils ne purent nous donner aucun renseignement sur la glace; ils avaient très peu de choses avec eux et paraissaient très pauvres; ils nous dirent qu'ils avaient laissé d'autres de leurs compagnons à terre sur l'île; nous leur donnâmes de la nourriture et du tabac. Le soir la glace s'est de nouveau entassée autour de nous, et nous avons été encore une fois soulevés hors de l'eau; cependant, il n'y a pas eu de refoulement, et à minuit tous se retirèrent, sauf le quart, éprouvant plus de sécurité que nous n'en avions eue.

Samedi, 3 juillet.—A 4 a.m. la glace fait mine de s'en aller; d'immenses morceaux surgissent de dessous le navire, et ce dernier est bientôt remis à flot; la masse qui nous a fait des avaries hier avait à peu près trois quarts de mille de circonférence et, d'après les mesurages que nous en avons pris sur plusieurs points, de 12 à 13 pieds d'épaisseur. Elle était unie, et ne s'était pas beaucoup amoncelée avant de refouler sur nous. A 4 a.m., cinq autres Esquimaux sont venus à bord: un homme, une femme et trois enfants; il nous a fallu leur donner à manger en arrivant, car

este depuis

serrée tout
brasses et
mettons à
ue nous y
faut beau-
6.15 p.m.,
mes en ce
uve par le
9.30 p.m.,
Un grand
ods par la
de, car la

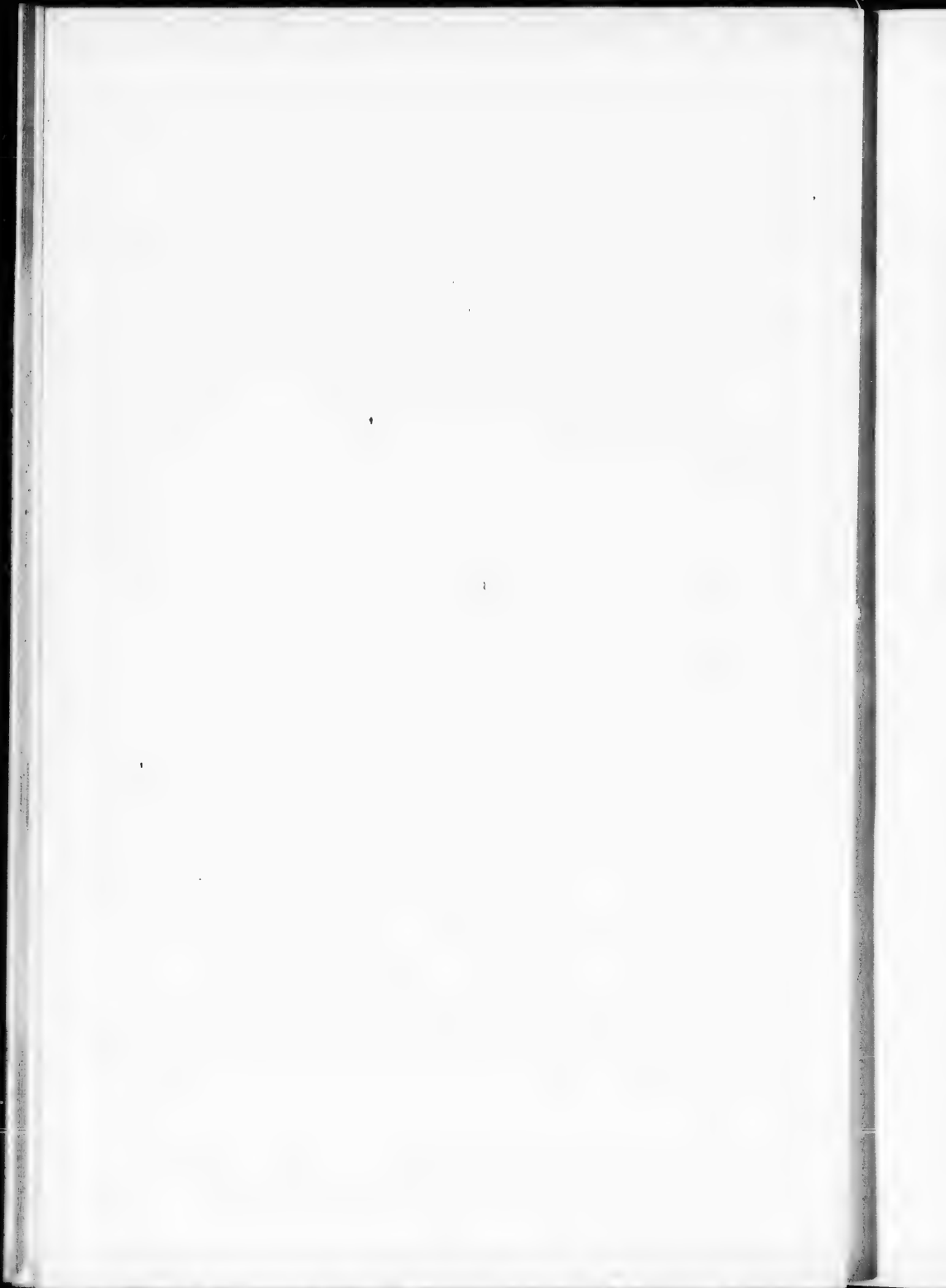
ement ces-
ent amassée
efoulement
ge dans le
de refoule-
être. Elle
s avons eu
beaucoup
assant tout
de 4 pieds

mais à 9.45
marée et le
la poupe;
s poussons
t en avant.
ns impuis-
il n'en fut
verti de se
êtes à être
oufflait une
mes à envi-
Esquimaux
ter et esca-
rtaient des
tandis que
froid. Ils
rès peu de
ient laissés
nourriture
nous avons
efoulement,
e nous n'en

enses mor-
; la masse
de circon-
nts, de 12 à
se avant de
un homme,
rivant, car

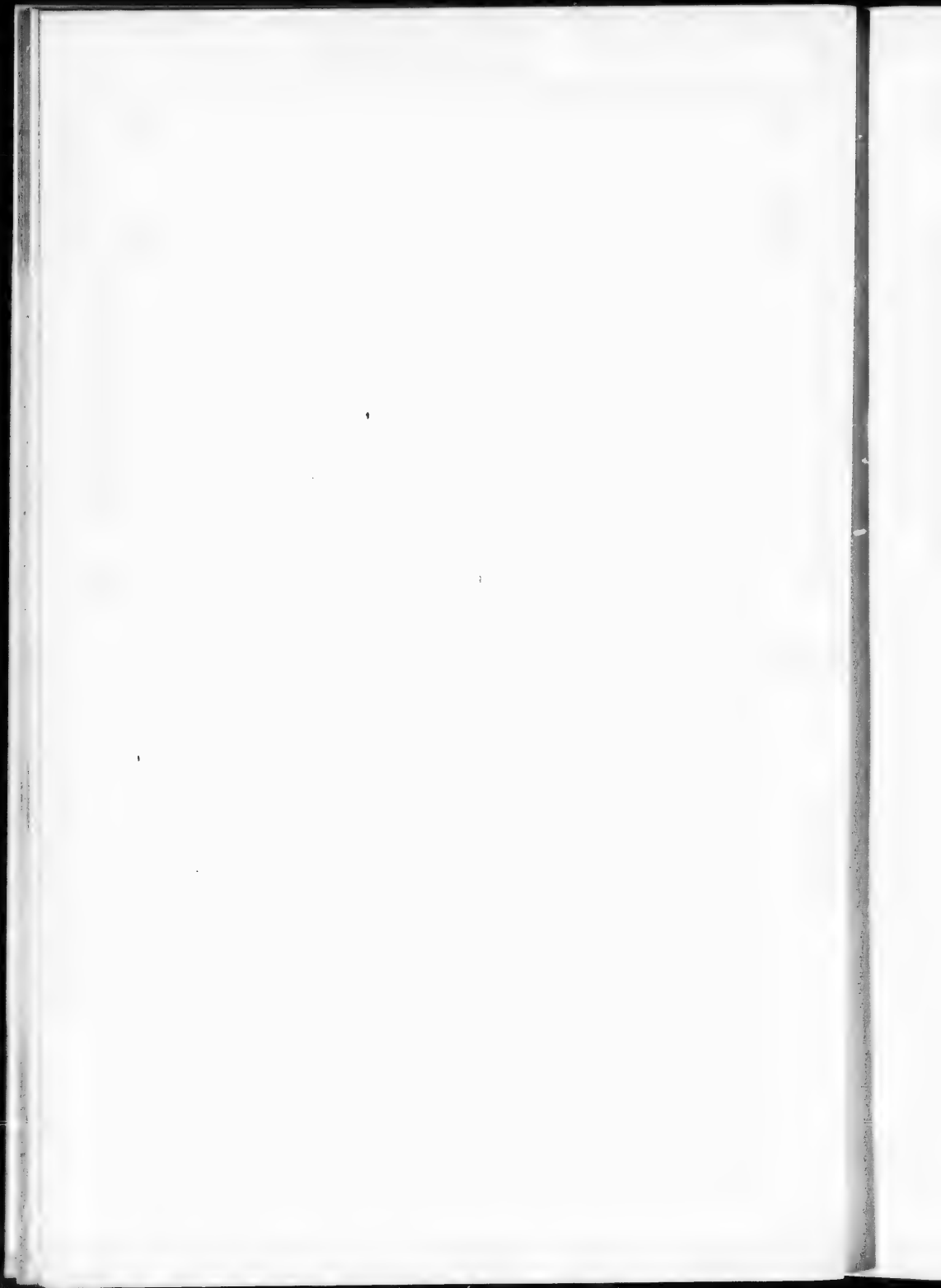


ALLANT À L'EST—PRESSION ENTRE DEUX AMAS DE GLACE (2 JUILLET).



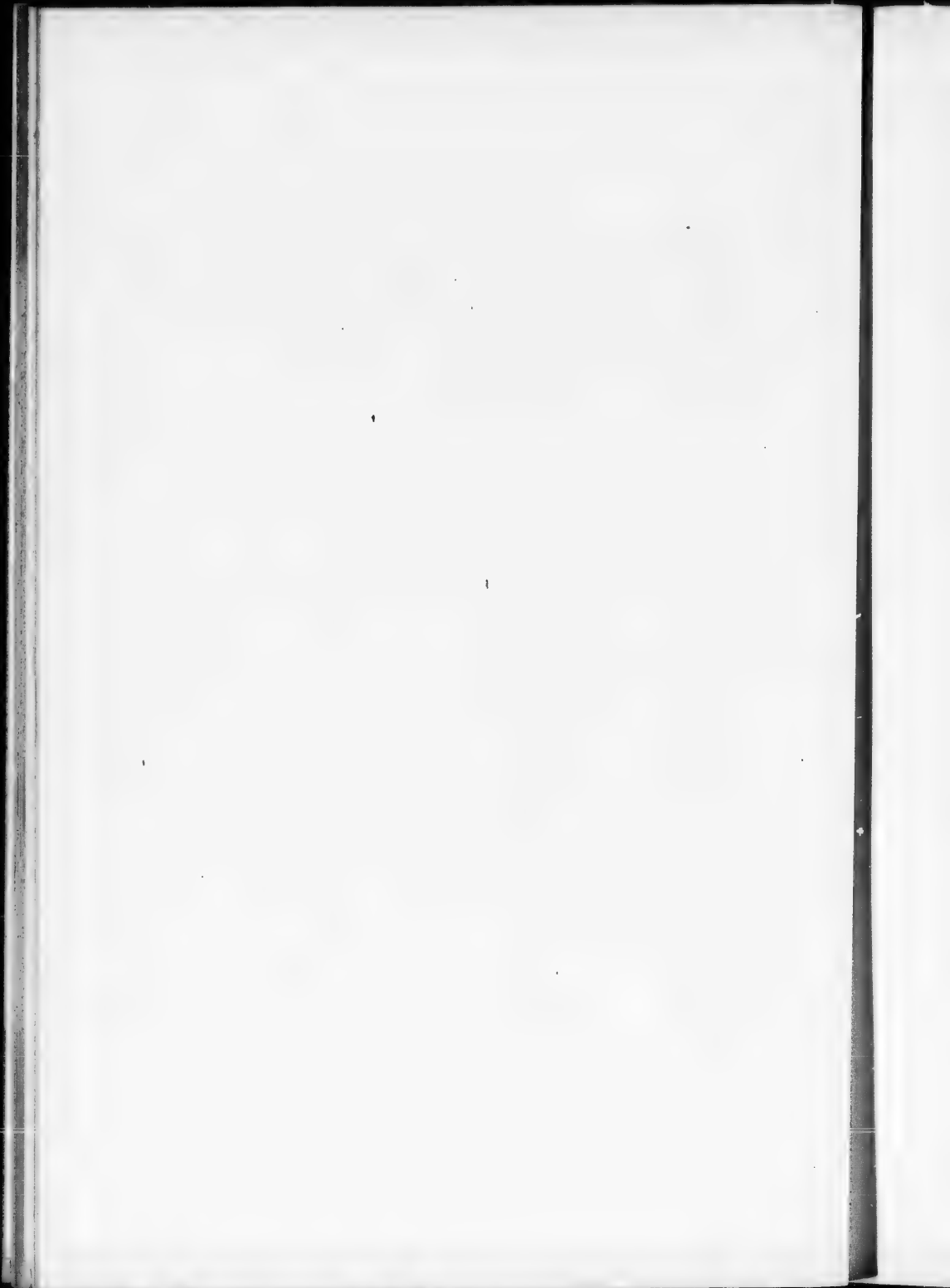


ESQUIMAUX DE GROSSE ILE—PLUSIEURS INDIGÈNES VIENNENT À NOUS APRÈS AVOIR PARCOURU
10 MILLES SUR LA GLACE (3 JUILLET).





EXTRÉMITÉ EST DE GROSSE ÎLE, DÉTROIT D'HUDSON (3 JUILLET).







[15]

À L'EST (8 JUILLET).

pla
dire
Ils
bale
ché
nail
cap
Nou
tem
gou
faise
para
hau
libr
la b
la p
d'ou
avon
souc
très
riva
essa
Spic
vers
gros
mor
nous
bais
pou
sond
dans

brou
la gl
à tri
très
bris
Il y

Lu
d'est
assez
dériv
envir
à sur
avait
que n
form
cont

d'oue
arriv
est tr
mome
corps
le ver
long
mesu

ils étaient fatigués et passablement épuisés après leur voyage sur la glace. Ils nous dirent que l'un des leurs a été tué il y a quelques jours par l'explosion d'un fusil. Ils ne purent nous renseigner sur le capitaine Spicer et son poste de pêche à la baleine qui se trouve à quelques milles à l'ouest d'ici. La glace s'étant un peu détachée, nous vîmes à nos avaries : le navire est étanche et sa coque intacte ; le gouvernail est brisé et tordu à la ligne d'eau, les deux aiguillots d'en haut étant cassés ; la cape du gouvernail qui a été tordue est une pièce de chêne de 14 pouces carrés. Nous avons remis la partie inférieure du gouvernail en place, et l'avons assujéti temporairement au moyen d'une courroie de fer ; nous ne monterons pas un nouveau gouvernail avant d'être sorti des glaces. La glace se desserrant un peu, nous faisons monter la vapeur et changeons de position, avançant d'un mille dans ce qui paraissait être une glace plus molle. De la cage nous pouvons voir distinctement la haute terre du détroit du Prince de Galles, mais nous ne voyons d'eau libre. La glace remonte toujours le détroit, et à 10 a.m. nous pouvons apercevoir la balise sur la falaise du goulet Ashe ; le goulet lui-même se trouve à tribord. Pour la première fois que nous sommes dans le détroit, nous avons un léger vent d'ouest. Le baromètre qui avait baissé de $\frac{5}{10}$ hier a monté aujourd'hui. Nous avons invité nos Esquimaux à nous quitter et à s'en aller à terre, mais ils ne s'en souciaient point. A midi, cependant, ils sont partis ; ils avaient avec eux quelques très bons échantillons de mica qu'ils avaient apportés de quelque part autour des rivages de la terre de Baffin derrière la Grosse-Ile. Avant de nous quitter ils essayèrent de nous expliquer qu'il n'y avait personne à l'ancien poste du capitaine Spicer, et que celui-ci en était parti depuis longtemps. La glace mollit encore vers 4 p.m., et nous parcourons à la vapeur une courte distance pour éviter quelques gros amas dont la proximité nous devenait désagréable. Nous amarrons à un petit morceau de ce qui nous paraît être une glace plus molle, mais ces grands amas nous environnent, et il nous devient difficile de les éviter. Le baromètre, qui avait baissé hier, commence à monter et indique vent d'ouest. C'est ce que nous voulons pour passer à travers l'amoncellement que nous avons devant nous. Jetons la sonde à 160 brasses : température au fond et à mi-profondeur, 29°, à la surface 33°, dans l'air 40° ; fond dur.

Dimanche, 4 juillet.—Vers 12 a.m., le vent s'élève du sud-est, avec pluie et brouillard, et la glace s'amasse autour du navire. Le baromètre baisse. A 7 a.m., la glace se resserre, mais le navire se trouve bien situé, avec un amas de glace molle à tribord, et n'est pas pris. Rafales de vent, grosse pluie ; mais ne pouvons voir très loin. A 8 p.m., la glace nous serre très vivement, jusqu'à 10 p.m., alors que se brisant à bâbord et passant sous le navire, elle lève celui-ci de 5 pieds hors de l'eau. Il y eut un moment, où très inquiets, nous nous sommes préparés à quitter le navire.

Lundi, 5 juillet.—A 8 a.m., la glace commence à se détacher du navire. Vents d'est à sud-ouest, avec pluie et brume par intervalles ; vers le soir, la brume remonte assez pour nous permettre de voir Grosse-Ile. Nous constatons que nous avons dérivé d'une dizaine de milles au nord-ouest, et que nous sommes en ce moment à environ 5 milles de terre, un peu à l'ouest de la balise. Le soir, la glace commence à surgir en grandes quantités de sous le navire, qui revient à flot. Le baromètre, qui avait baissé depuis hier, commence à remonter. Aucun signe d'eau libre ; aussi loin que nous pouvons voir, la glace est devenue très compacte, bien qu'elle ne se soit pas formée en batture aujourd'hui. Elle se répand évidemment vers l'est, et sa pression contre les côtes de Grosse-Ile diminue.

Mardi, 6 juillet.—L'élévation du baromètre nous avait fait espérer un vent d'ouest à nord-ouest et un temps serein, mais il n'en a rien été. Vers 3 p.m., il nous arrive une petite bourrasque de nord à nord-ouest, avec neige et grésil. La glace est très serrée autour de nous, mais il n'y a pas de batture. Nous sommes en ce moment au vent de la glace, de sorte que comme il ne s'en trouve pas un grand corps entre nous et Grosse-Ile, nous ne sommes pas en grand danger d'être pris. Si le vent continue, nous pouvons espérer un passage d'eau libre ou de glace molle le long de la côte vers le nord. La glace qui nous entoure est très profonde, et des mesurages nous font constater qu'elle a en plusieurs endroits de 6 à 20 pieds d'épais-

seur. A 2.20 p.m., elle commence à se répandre un peu, et de suite nous travaillons ferme à avancer jusqu'à 4.30 p.m., alors qu'elle se resserre et ne laisse plus aucune ouverture devant nous. Nous stoppons dans un endroit où la glace nous paraît molle. Le navire paraît redevenir lui-même aujourd'hui; les manœuvres se redressent d'elles-mêmes. Nous réparons le gouvernail. A 6.30 nous conduisons le navire dans un meilleur mouillage, car deux gros morceaux de glace sont venus se loger à bâbord. En ce moment nous dérivons vers le sud avec la banquise en dérive.

Mercredi, 7 juillet.—La journée débute avec du brouillard; vers 10 a.m., il se dissipe un peu, et nous voyons la terre. Nous sommes à une douzaine de milles de Grosse-Ile et à 10 milles sud-est de l'endroit où nous étions hier. Au large la banquise est plus profonde qu'auprès de nous, et les amas sont plus grands. A 7.45 p.m. le baromètre a baissé de $\frac{1}{16}$, et il pleut très fort en ce moment. La glace s'amoncele, mais elle ne se forme pas en batture. Un amas d'une grosseur extraordinaire est venu se ranger à notre bâbord, et nous avons dû manœuvrer de l'avant et de l'arrière pour en sortir.

Judi 8 juillet.—A 6 a.m., le vent porte plus au nord-ouest. Pendant la nuit, nous avons été poussés tout près de l'extrémité orientale des îles Savage. Il y a évidemment une forte marée dans les chenaux de ces îles, car deux fois elle nous a emporté dans cette direction. Une glace profonde et de grands glaçons nous serrent de près. A 5 a.m., nous apercevons, de la guérite, l'eau libre, et nous nous y dirigeons de suite. Travail extrêmement difficile d'abord; mais à force de jouer de l'éperon, nous avançons graduellement, et à 9 a.m. la glace devient plus molle, et notre marche s'accélère. Nous avons remarqué que toute la glace profonde est amassée en battures; presque partout ces formations sont invisibles; mais en plusieurs endroits où la glace est évidemment vieille et s'est amassée depuis quelque temps, très probablement depuis plus d'une saison, il est difficile de saisir les lignes de séparation, mais un examen minutieux les fera découvrir. Nous avons vu des monceaux de glace épais de 30 à 40 pieds, mais cette épaisseur est faite de plusieurs couches, de 6 à 7 couches de glace amassée. Dans le détroit je n'ai pas vu de glaces ayant plus de 6 pieds d'épaisseur formée par la seule congélation, et la plus grande partie mesure de 3 à 6 pieds. En recevant un coup sec et direct, ces morceaux de glace se brisent et se détachent en différentes couches qui viennent se ranger en bouillonnant de chaque côté du navire. Vers midi nous voyons la glace s'éloigner un peu plus dans une direction sud-ouest; nous poussons ferme. Le vent fraîchit du nord-ouest, avec brume par intervalles. Aujourd'hui le *Diana* a subi des assauts auxquels un navire à fret ordinaire n'aurait pu résister un instant. A 3.15 p.m., la glace se reforme, et nous ne pouvons plus avancer. De plus, il nous arrive un épais brouillard avec brise de nord-ouest. En ce moment, 5 p.m., nous sommes à environ 26 milles sud-ouest en amont des îles Savage. La glace est très serrée et dérive en bloc du détroit.

Vendredi, 9 juillet.—La glace est restée compacte toute la nuit; le navire s'y maintient à l'aise; pas d'écrasement ni de balancement; la masse entière des glaces dérive constamment vers l'est, et les marées, les courants et les remous ne paraissent pas la contrarier. A 7.30 a.m. elle commence à manifester des tendances à se détacher. A 8 a.m. nous avançons à la vapeur. La glace est plus serrée qu'hier et ne se détache pas autant. Le vent, qui était nord-ouest pendant la matinée, redevient nord-est cet après-midi. A midi, brume très épaisse, en sorte que nous ne pouvons plus avancer. Nous éteignons les feux, et nous stoppons à 12.10 p.m.

Samedi 10 juillet.—Pas de changements dans la glace la nuit dernière. Elle était fermement serrée autour du navire, et les monceaux étaient trop épais et trop grands pour songer à les pénétrer. A 9 a.m. elle commence à mollir, et à 8.15 nous avançons à la vapeur. Vers midi elle se détache d'avantage, et nous avons quelques bons chenaux. Continuons à travailler au centre du détroit, en nous dirigeant légèrement vers la rive sud-ouest. Le navire donne et reçoit des heurts dont quelques-uns assez violents pour jeter à terre ceux de nos gens qui n'étaient pas en garde et solides sur leurs pieds. A 6.30 p.m. nous apercevons de l'eau libre en avant. A

ravillons
us aucune
ous paraît
se redres-
le navire
se loger à
ivo.

10 a.m., il
de milles
u large la
e. A 7.45
La glace
ir extraor-
de l'avant

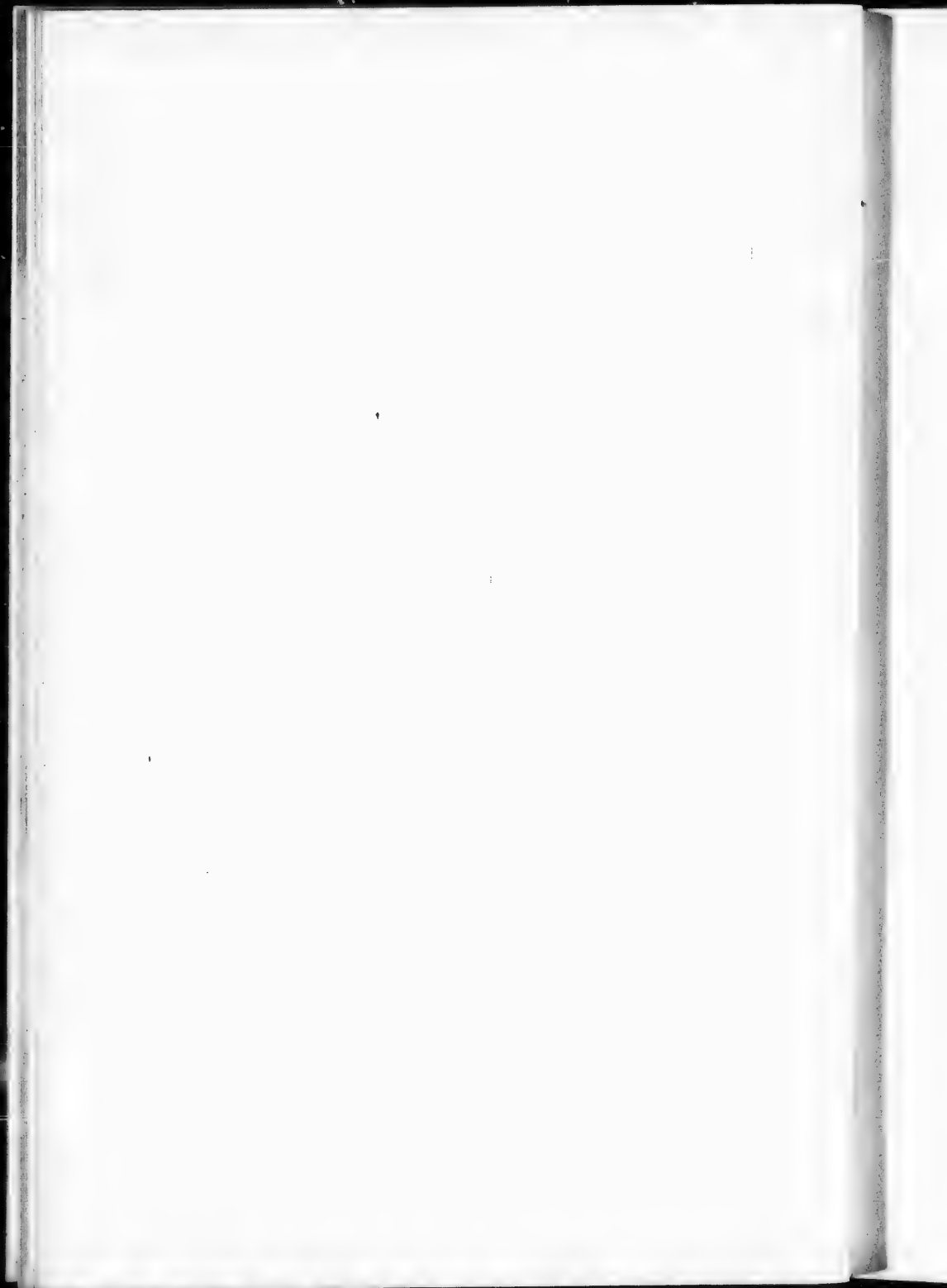
ant la nuit,
ge. Il y a
elle nous a
ous serrent
us nous y
le jouer de
a molle, et
ofonde est
; mais en
ais quelque
les lignes
ons vu des
plusieurs
u de glaces
us grande
orceaux de
ranger en
e s'éloigner
nt fraîchit
des assauts
15 p.m., la
ve un épais
à environ
t dérive en

navire s'y
des glaces
ne parais-
dances à se
e qu'hier et
e, redevient
ne pouvons

nière. Elle
ois et trop
à 8.15 nous
ns quelques
igoant légè-
t quelques-
en garde et
n avant. A

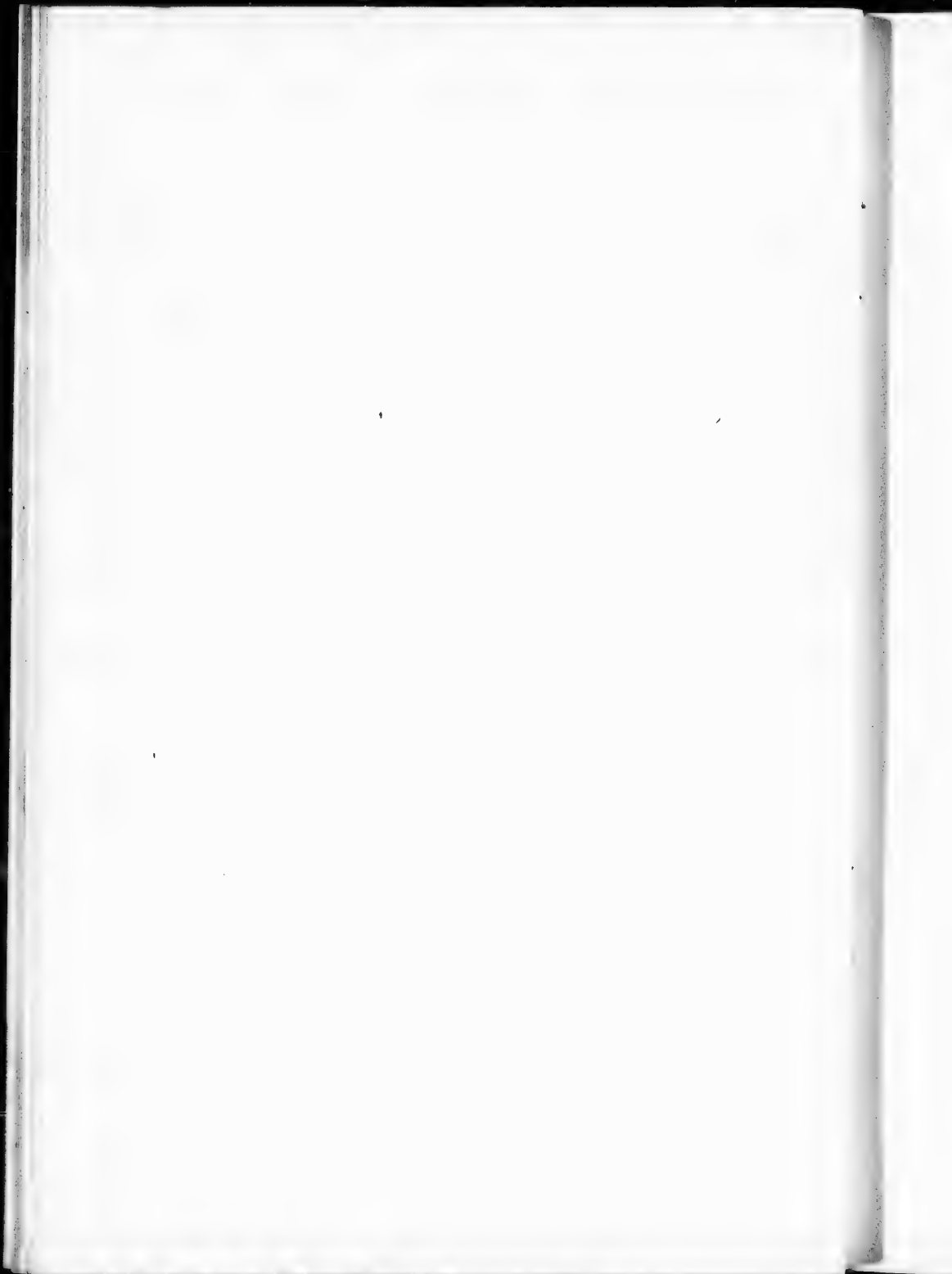


LE D1474 DANS LA GLACE AU LARGE DE LA BAIE SANDWICH SE DIRIGEANT VERS LE NORD (10 JUIN) [16]



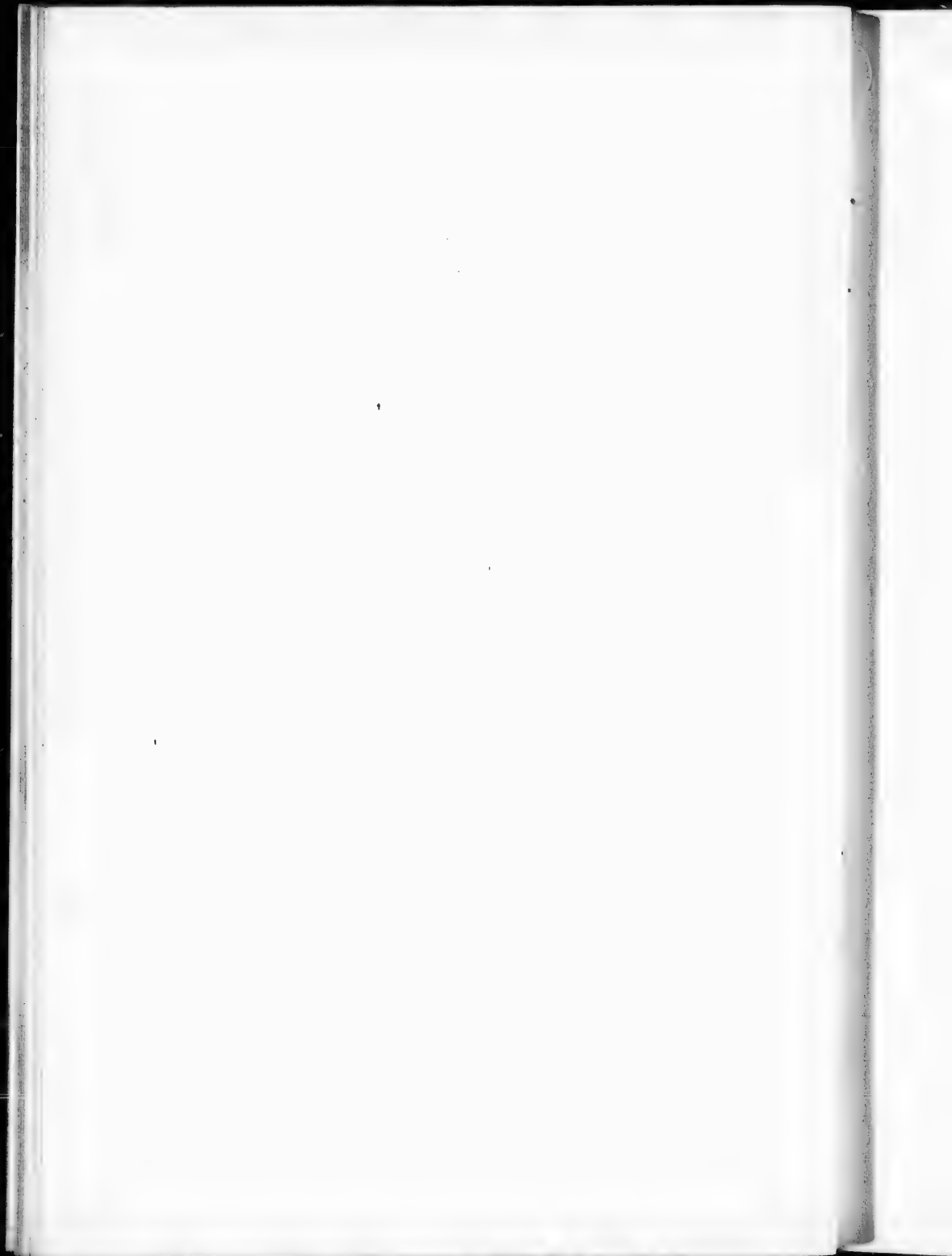


LE *DIANA* DANS LA GLACE (24 JUIN).



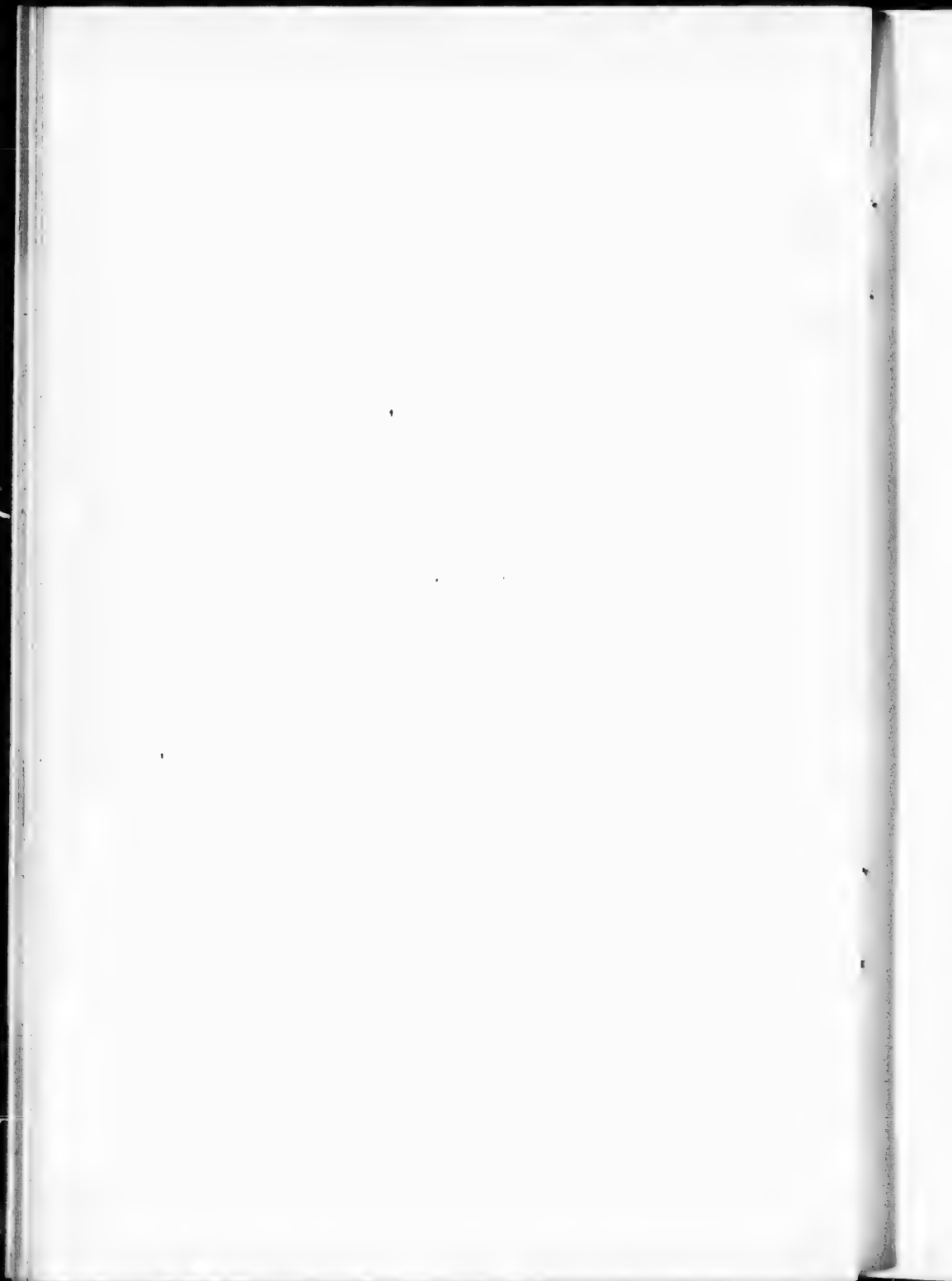


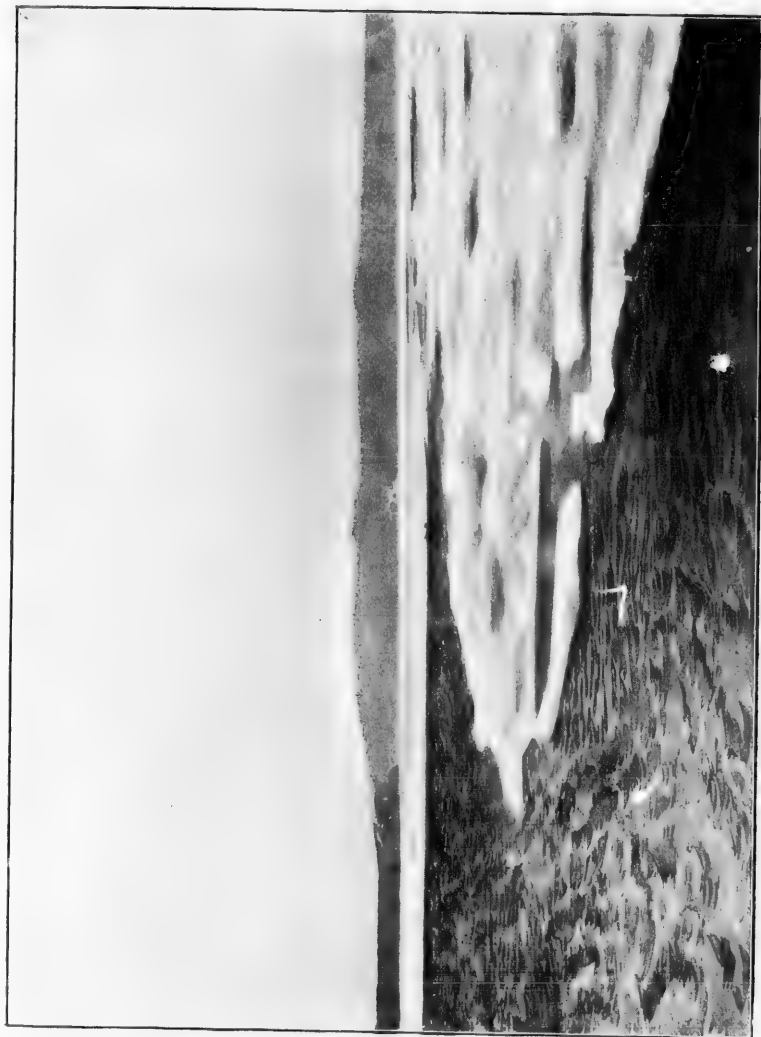
BARRIÈRE DE GLACE A TRAVERS LE DETROIT (23 JUIN).
S'étendant depuis l'île Saddle-Back au nord jusqu'à Hope's-Advance sur la côte sud.



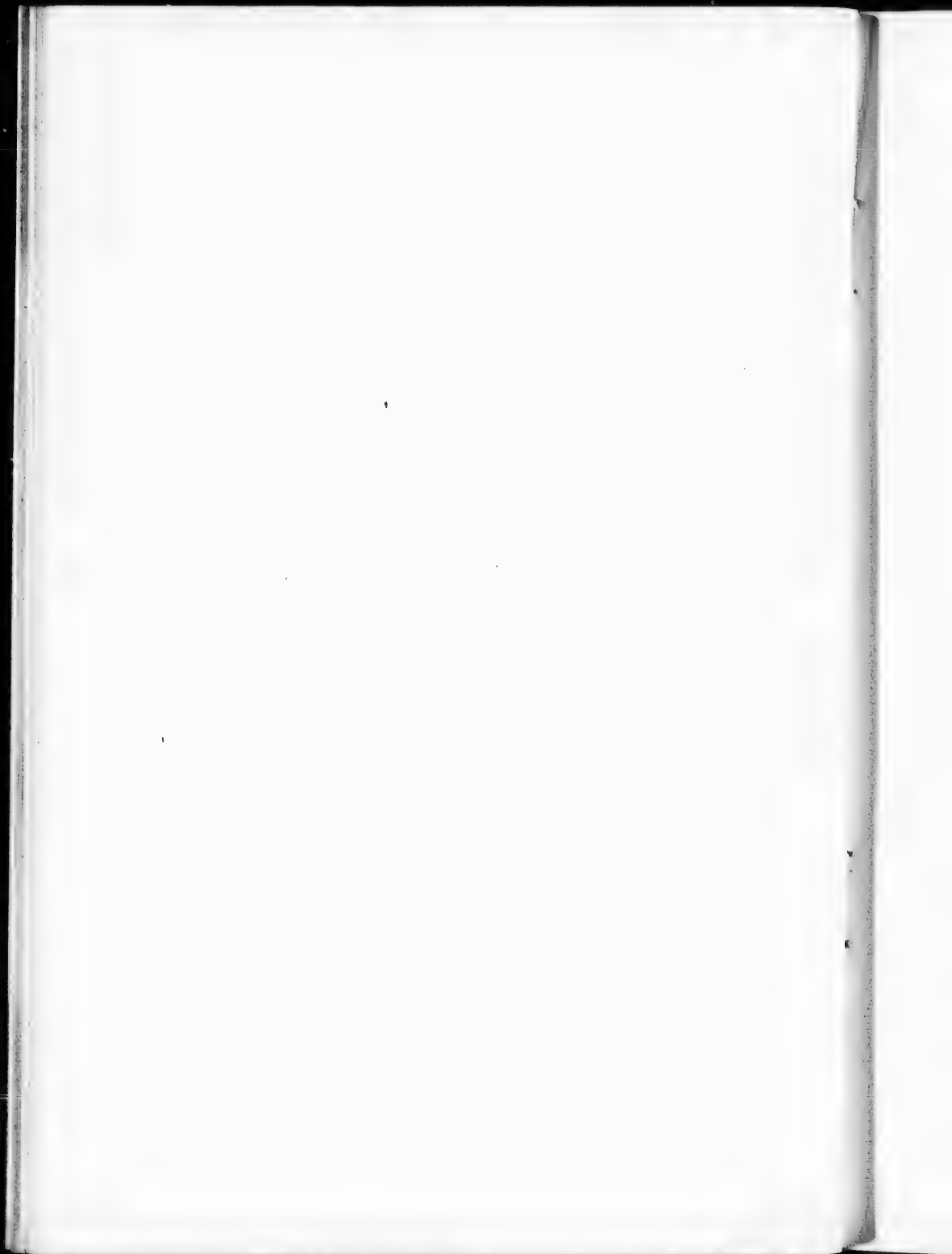


VERS LE NORD À LA HAUTEUR DU CAP WOLSTENHOLME (12 JUILLET).



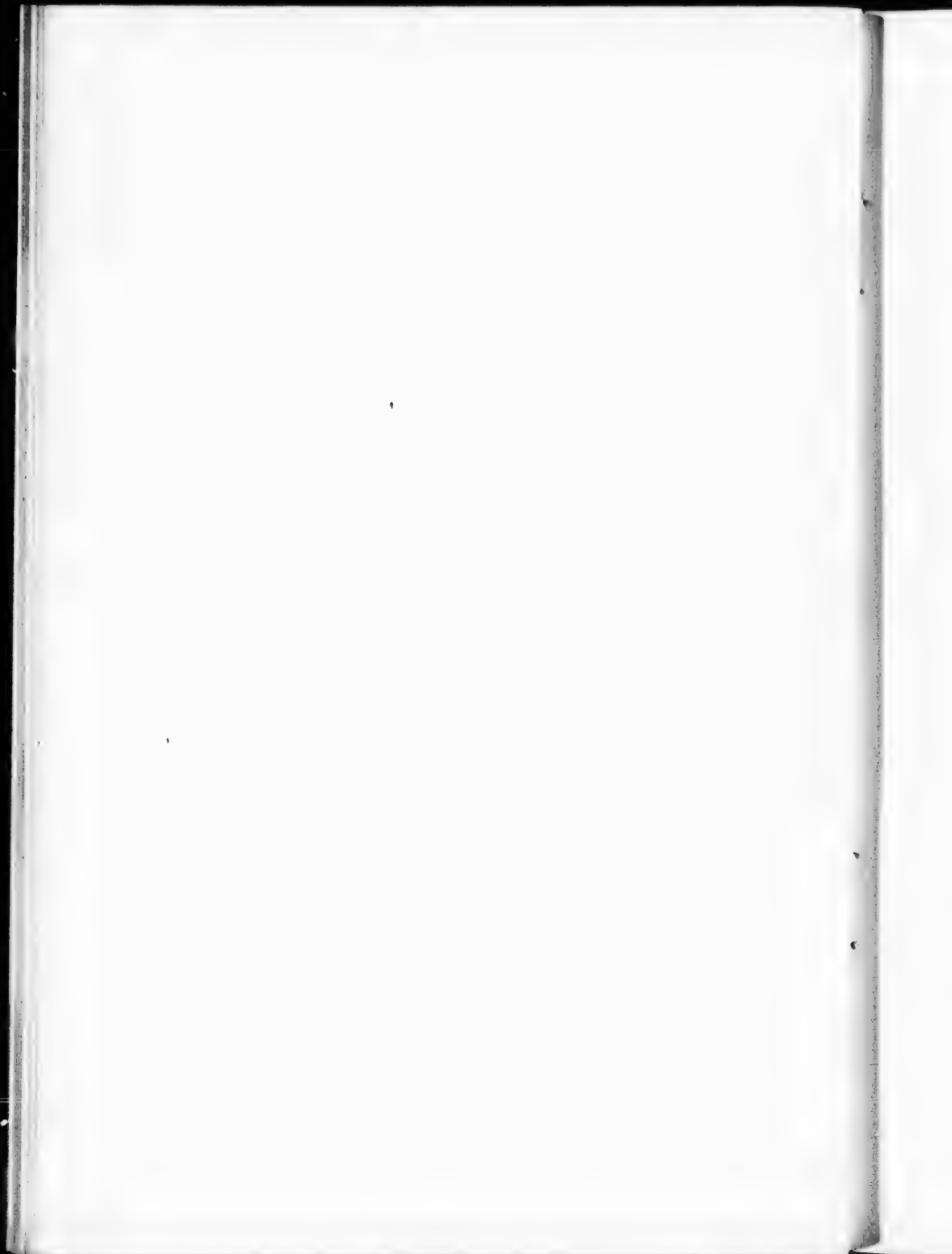


À LA HAUTEUR DU CAP WOLSTENHOLME (12 JUILLET).



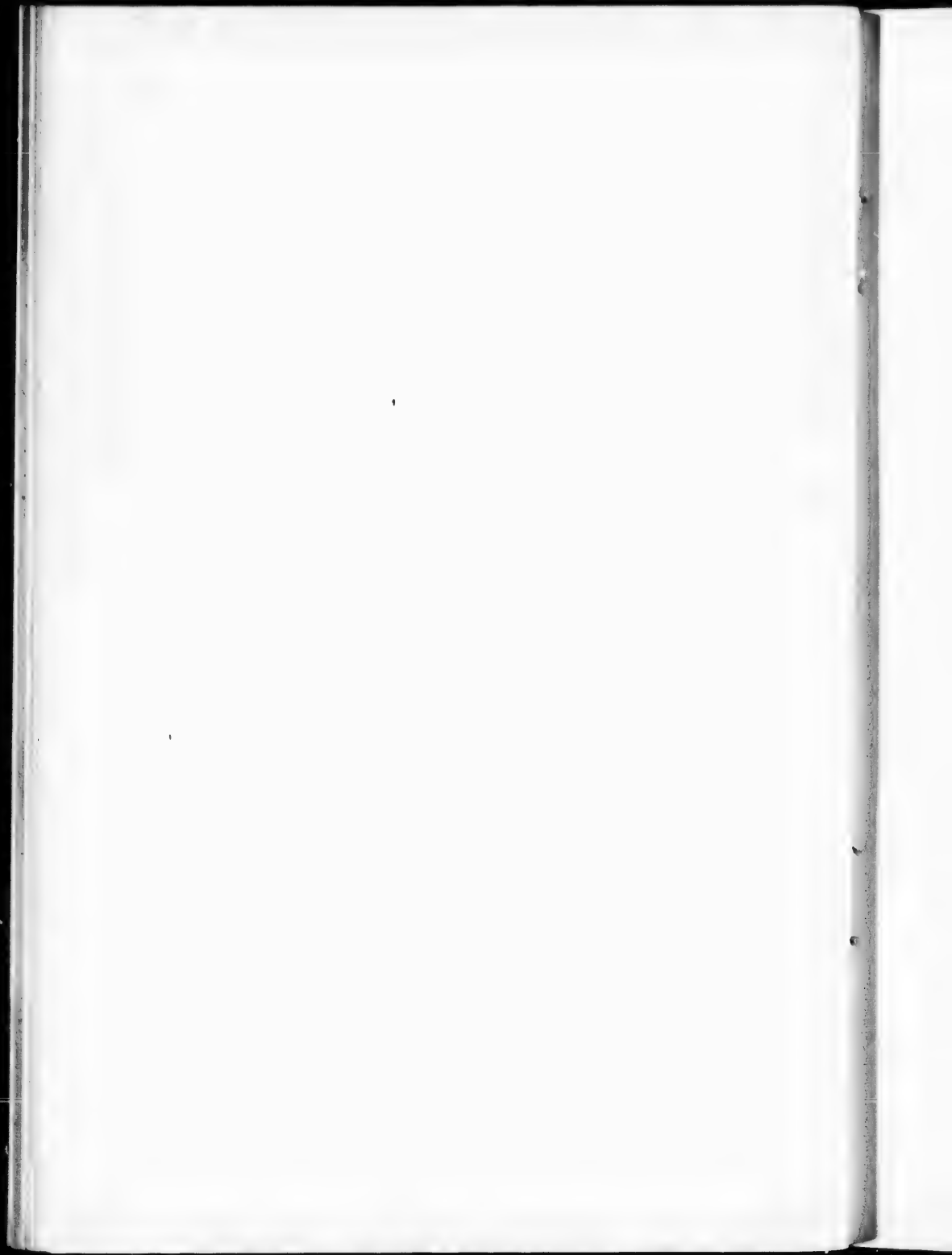


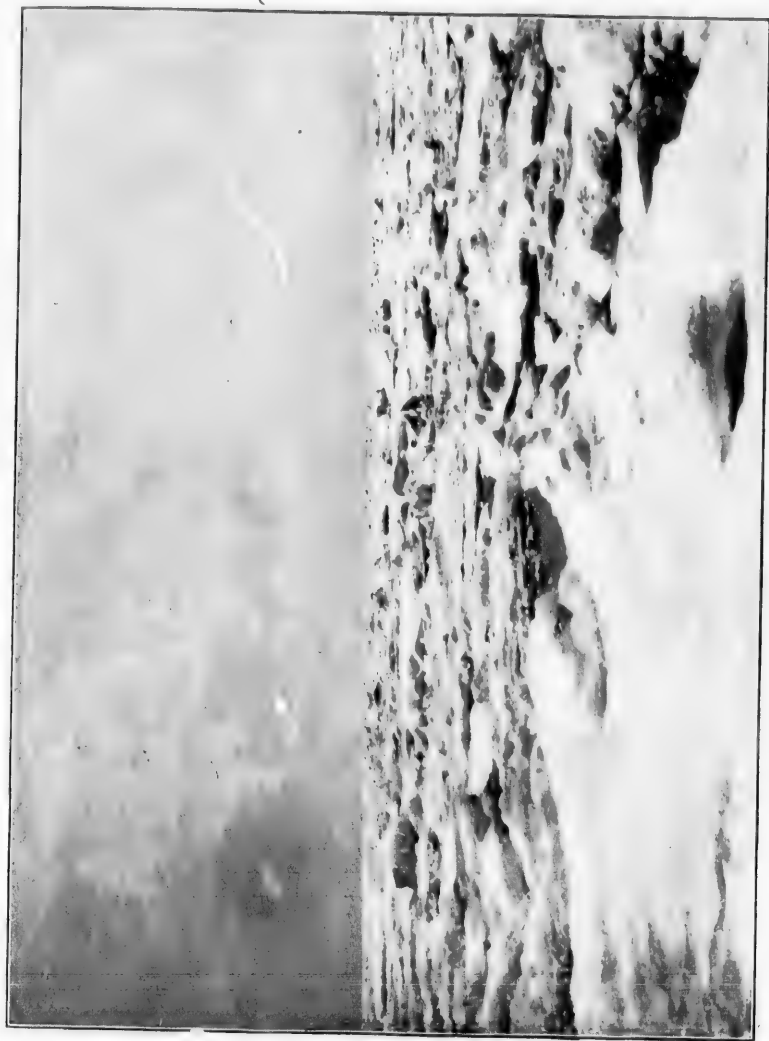
VERS LE SUD-EST (9 JUILLET),



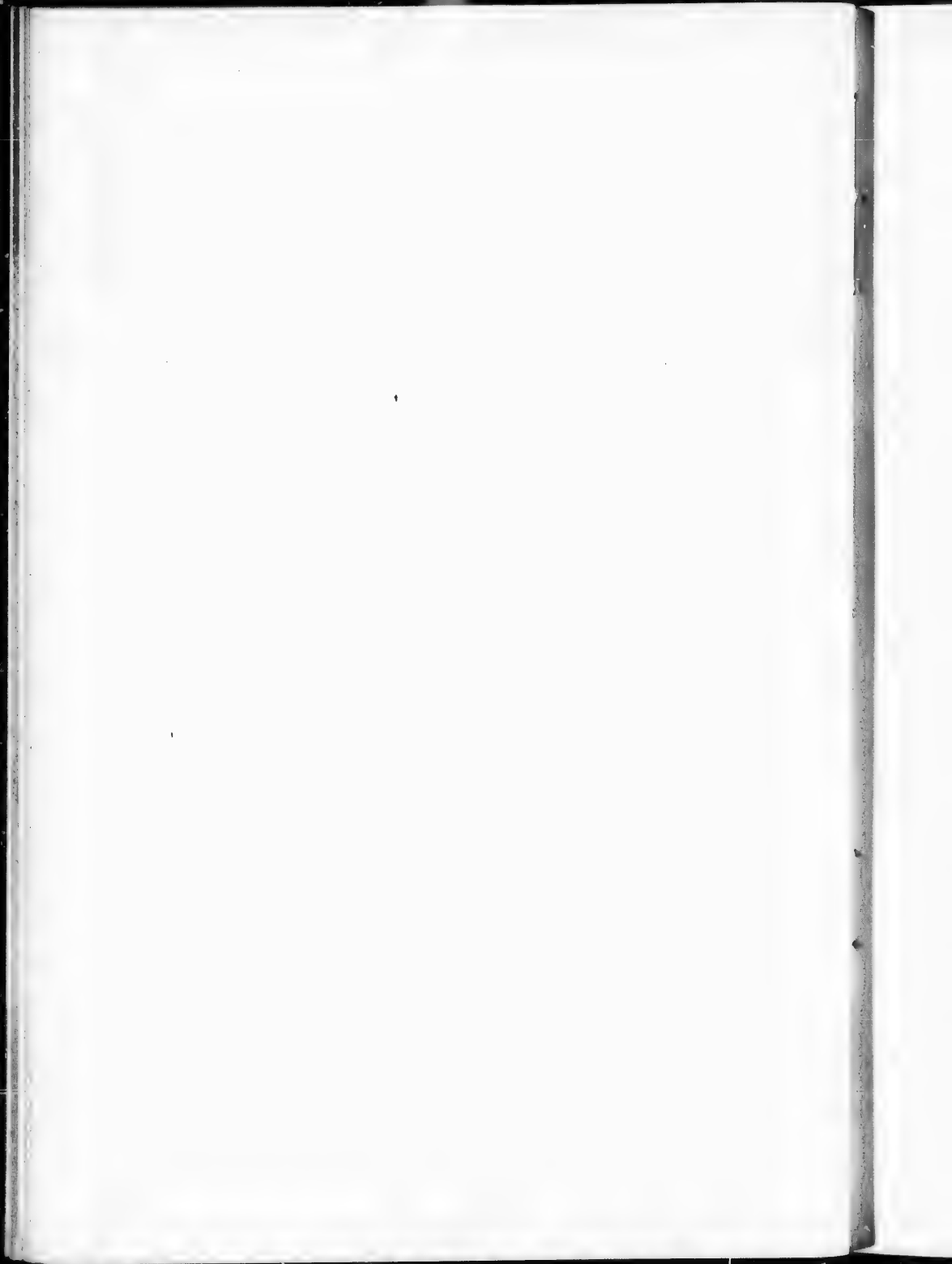


VERS L'EST (9 JUILLET)





VERS LE SUD (15 JUILLET).





AU NORD-OUEST VERS L'ILE SALISBURY (15 juillet).



BANCS DE GLACE ALLANT AU NORD-EST, À 20 MILLES AU LARGE DE LA CÔTE SUD (18 JUILLET). [16]

9.11
Nou
trér
pièc
bru

du r
4 a.
de g
pass
glac
de 2
6 pi
de v
plus
de l'
de la
mair
mille
s'éter
dizai
coup
nous
quise
de l'e

mais
terre
envir
glac
cap 1
glac
dissip
Mans
mais
une b
stoppe

M
parton
à peu
brise c
Mans
glac
miser
cepend
geons
détroit
glaces
193 et
haut d
avons
grande
au nor
faire g
dangere
nous de

9.15 p.m. nous étions sortis des glaces et marchions à toute vapeur dans l'eau libre. Nous prenons la route nord vers l'est pour nous mener à 20 milles au nord de l'extrémité orientale de l'île Charles. A 11 p.m. nous commençons à rencontrer des pièces de glaces éparées, et nous voyons de la glace en avant. Le temps devient brumeux.

Dimanche, 11 juillet.—A 12.20 a. m. brume épaisse et glace profonde tout autour du navire; nous amarrons à un glaçon pour attendre que le temps s'éclaircisse. A 4 a. m. la brume s'élève; allons en avant de suite. Très peu de glaces brisées, tous de gros glaçons; la glace est plus épaisse que celle à travers laquelle nous avons passé hier. A 6.30 a. m. la glace se desserre encore; avançons immédiatement. La glace est toute composée de gros glaçons fortement amassés; la plus grande partie a de 20 à 40 pieds d'épaisseur et se compose de couches dont chacune est épaisse de 4 à 6 pieds. En ce moment nous voyons distinctement la rive occidentale, et nous perdons de vue Gros-Ile que nous voyions si bien hier. Vers midi la glace devient beaucoup plus pénétrable et plus disséminée, surtout vers la rive sud. A 4 p. m. nous voyons de l'eau libre devant nous, dans la direction de l'île de Wegg. A 7 p. m. nous sortons de la glace dans l'eau libre qui s'étend tout le long de la rive orientale de l'île Charles, maintenant très visible en avant. Nous émergeons de la glace à une vingtaine de milles au large de la rive occidentale vis-à-vis l'île de Wegg. L'eau libre paraît s'étendre au loin vers le nord et l'ouest. Nous donnons la route pour passer à une dizaine de milles au large du bord oriental de l'île Charles. Belle soirée avec beaucoup de mirage, calme. Par le travers de l'extrémité orientale de Charles à 9 p. m.; nous avançons le long de la rive nord-est de l'île à environ 5 milles au large, la banquise se trouve immédiatement en dehors, au nord-est. A 11.30 p. m. par le travers de l'extrémité occidentale de l'île. Nous dirigeons vers le cap Digges.

Lundi, 12 juillet.—Après minuit nous rencontrons parfois un peu de glace épaisse, mais rien pour nous empêcher d'avancer à pleine vitesse; la brume couvre les hautes terres du cap Westenholme. A midi, par le travers du cap; nous nous trouvons à environ 4 milles au large; glace en avant et tout près de nous au nord-ouest; la glace en avant n'est pas très compacte. A 2 p. m., nous trouvons par le travers du cap Digges, il survient un brouillard épais; nous stoppons, amarrons à un gros glaçon et commençons à prendre de l'eau douce. A 5.15 p. m., le brouillard se dissipe et nous mettons en route pour descendre le chenal entre le cap Digges et l'île Mansfield dans l'eau libre de la baie d'Hudson; çà et là un peu de glace profonde, mais elle est éparse, et nous pouvons marcher à toute vapeur. A 8.10 p. m. il survient une brume très dense, et à cause de la glace éparse répandue un peu partout, nous stoppons en attendant que la brume se dissipe.

Mardi, 13 juillet.—Brouillard toute la nuit. A 4 a. m., il se dissipe, et nous partons immédiatement. Nous avons très peu dérivé pendant la nuit; nous sommes à peu près au même endroit, du cap Digges, qu'hier soir avant la brume. Petite brise du sud et temps sombre. Nous allons faire un tour dans la baie entre l'île Mansfield et la côte du Labrador pour voir ce qu'est la glace; nous y trouvons une glace peu épaisse, très pénétrable et éparse; nous y passons à toute vitesse sans mière, ce que tout navire pourrait du reste faire sans danger par un temps clair; cependant, il y a çà et là de gros glaçons qu'il s'agit d'éviter. A 10 a. m., nous changeons de route et nous dirigeons vers le nord de l'île Mansfield, afin de visiter le détroit entre Mansfield et l'île Southampton. Jusqueici nous n'avons pas vu de glaces comme celles que le capitaine Gordon dit (voir son rapport de 1884, pages 193 et 197) avoir rencontrées entre Salisbury et l'île Nottingham et avoir vues du haut d'une colline sur l'île Nottingham. Aussi loin que nous sommes allés nous avons constaté que le détroit contenait, entre les îles Mansfield et Southampton, une grande quantité de glaces isolées très imbibées d'eau qu'un fort vent du sud chassait au nord. Ces glaces sont minces pour la plupart, très peu ramassées, et ne peuvent faire grand obstacle à la navigation. Un navire ordinaire pourrait y passer sans danger, et elle est si éparse qu'il pourrait facilement y tenir la route. A 2 p. m. nous donnons vent devant pour passer entre les îles Digges et Nottingham, et con-

tinuer vers la côte et débarquer le Dr Bell au Cap King George. Nous ne rencontrons pas de glace pour la peine et nous marchons à toute vitesse, ne déviant de notre route de temps en temps que pour éviter ce qui nous paraissait être des pièces de glaces trop épaisses. Le vent fraîchit rapidement durant l'après-midi; temps sombre; ne pouvons voir très loin. Apercevons l'île Digges à 8.30 p.m. En ce moment, le vent souffle presque en tempête; nous décidons de rester à l'abri de la haute terre de Digges; à 10 p.m., nous amarrons sous le vent d'un glaçon tout près de terre, laissant fonctionner tranquillement nos machines pour nous maintenir à couvert de l'île. Une glace peu épaisse passe rapidement en dehors à nord-est. Aujourd'hui, la température de l'eau dans la baie était de 34° 5' à la surface; le thermomètre indiquait 45° à l'ombre sur le pont.

Mercredi, 14 juillet.—Vent violent jusqu'à 5 a.m. Nous démarrons et donnons la route pour passer au sud et à l'est des îles Nottingham et Salisbury, notre intention étant de traverser à la côte nord pour débarquer le Dr Bell au Cap King Charles ou près de là; toute la matinée le temps devient de plus en plus brumeux. A 1 p.m., trop de brouillard pour continuer de marcher; nous ne pouvons rien voir des îles Nottingham ou Salisbury. Depuis notre départ de Digges ce matin, nous avons suivi une route régulière, n'ayant qu'à faire quelques embardées pour éviter les plus gros glaçons. La glace que nous avons rencontrée était formée en ceintures, avec de larges passages d'eau libre. Elle était mince, imbibée d'eau et usée; elle venait évidemment de la baie, et n'importe quel navire aurait pu la traverser aussi aisément que nous l'avons fait; elle s'est considérablement usée durant les quatre derniers jours. Une grande partie des glaces que nous avons vues aujourd'hui étaient décolorées et sales; sur quelques-unes nous avons remarqué du sable et du gravier; la plupart, cependant, étaient couvertes d'un varec comme celui que nous avons déjà vu sur la glace dans le détroit. Aujourd'hui comme hier, l'équipage est occupé à transporter le charbon de la cale dans les soutes. 8 p.m., encore brouillard épais; amarrons le navire à un gros glacier. Nous paraissions dériver vers le sud-est. Nous avons eu de la pluie fine, avec air frais de nord-est. A 8.30 p.m., sondons dans 115 brasses; rocher 29° au fond. A 9 p.m. la brume se dissipe un peu, et nous pouvons voir l'île Salisbury. Démarrons et commençons à nous diriger vers l'île pour nous rapprocher de terre, mais le brouillard revient presque immédiatement. Stoppons et amarrons à un autre glacier. A 9.30 p.m. le courant prend la direction de l'est au train de cinq nœuds; la glace s'amasse de toutes parts et les glaçons s'amoncellent les uns sur les autres. Nous suivons toujours le bord de la glace.

Jeudi, 15 juillet.—A 1 a. m. la glace s'amasse forme autour de nous; il nous faut marcher à la vapeur sur une courte distance vers le nord-ouest pour éviter d'être pris. La glace qui sort en ce moment du chenal entre Salisbury et la rive nord est une vieille glace épaisse. A 4 p. m. le brouillard se dissipe et le temps devient clair. Nous voyons l'île Salisbury à une dizaine de milles au large, à bâbord. Il y a de la glace en avant de nous vers le nord aussi loin que notre vue peut porter, une masse compacte de vieille glace profonde, avec quelques glaçons énormes. C'est certainement la glace la plus épaisse que nous ayons vue dans le détroit; elle se dirige vers le sud-est au train de cinq nœuds. Nous longeons le bord sud de cette banquise en dérive jusqu'à l'extrémité orientale de l'île Salisbury. A 7 a. m. je fais venir le Dr Bell et lui expose la situation; inutile de songer à nous frayer un passage dans cette masse pour traverser Fox Channel jusqu'au cap King Charles; en entrant nous pourrions être pris pendant plusieurs jours. La glace s'établit aussi dans le passage entre les îles Nottingham et Salisbury. A 7.30 a. m. nous abandonnons l'idée de pénétrer dans la banquise, et nous nous dirigeons sur l'île Charles pour y débarquer M. Low. Nous n'avions pas fait un mille que la glace nous entoure de toutes parts, et nous sommes cornés. Cependant, nous apercevons un petit sentier d'eau libre au sud, et nous décidons de nous frayer un passage à travers les glaces pour y parvenir. De 7.45 à 11 a. m. nous battons les glaçons en orèche. Dans les trois dernières heures, en dépit de reculs et d'attaques à l'éperon, nous n'avons pas fait 100 verges, et à 11 a. m., sans aucun avertissement, la glace commence à se mouvoir en rond et à nous encercler; encore une fois nous sommes pris. Un gros glaçon

rencon-
viant de
es pièces
; temps
En ce
ori de la
out près
ntenir à
nord-est.
le ther-

donnons
e inten-
Charles
x. A 1
voir des
us avons
les plus
res, avec
e venait
isément
derniers
nt déco-
vier; la
djà vu
à trans-
; amar-
Nons
ans 115
pouvons
our nous
stoppons
de l'est
moncel-

il nous
r éviter
la rive
e temps
bâbord.
t porter,
es. C'est
; elle se
de cette
n. je fais
passage
entrant
ssi dans
ne l'idée
y débar-
de toutes
er d'eau
pour y
les trois
pas fait
mouvoir
s glacon

passé sous l'arrière du navire, enserre le gouvernail et l'hélice et soulève la poupe de trois pieds hors de l'eau; nous restons dans cette condition jusqu'à 1 p. m., alors que, sans plus d'avertissement et aussi vite qu'elle était venue s'entasser, la glace commence à se détendre et à se retirer de dessous le navire, et ce dernier revient encore à flot. A 1.30 p.m. nous naviguons à toute vitesse dans une eau comparativement libre, suivant le bord sud-ouest de la glace dans la direction de l'île Charles. La glace que nous avons rencontrée aujourd'hui descendait évidemment de la baie Fox; elle était vieille, épaisse et très sale; nous n'avons pu mesurer son épaisseur, mais d'après ce que nous avons pu en juger, elle devait avoir au moins 40 pieds de profondeur. En travaillant dans la glace aujourd'hui le *Diana* s'est admirablement conduit, soit en coupant les glacons avec l'éperon ou en travaillant au milieu d'eux; nous avons tous remarqué son extrême facilité de manœuvre, qui lui a permis de se frayer un chemin parmi les amas de glace, et cela d'une façon qu'un navire plus long et moins facile à manœuvrer n'aurait pu faire. Graduellement nous sommes parvenus à une eau plus libre. Au nord la glace est massée, d'après ce que nous pouvons voir, et à partir du cap Digges le long de la rive sud vers l'île Charles, il y a une étroite ceinture de glace. A minuit nous étions par le travers de l'extrémité orientale de l'île Charles.

Vendredi, 16 juillet.—A 4 a.m. nous sommes par le travers de l'entrée du détroit King George, et ne voyant pas de glace en dedans décidons de débarquer M. Low ici. Nous marchons doucement avec la sonde, précédés d'une chaloupe qui sonde aussi; passablement avancés dans le détroit, nous voyons trois Esquimaux venant à nous dans des kyacks. Ces hommes nous indiquent le mouillage le plus favorable. A 8 a.m. nous jetons l'ancre à l'abri de la terre occidentale dans 15 brasses d'eau, et commençons de suite à préparer la descente du yacht de M. Low; elle était opérée sans accident à 4 p.m. Quelques glaces circulent, et voyant que notre mouillage n'était pas sûr—car deux fois nous avons dû changer de place pour éviter la glace—avons envoyé le second officier avec une chaloupe pour explorer le détroit un peu plus haut et trouver un havre. Il revint à 4 p.m., et nous annonça qu'il avait trouvé un bon refuge à quelques milles dans l'intérieur, et une excellente passe ayant au moins 5 brasses d'eau à marée basse. Nous nous mettons en route et arrivons au havre en question, auquel je donnai le nom de *Douglas Harbour*. Nous trouvons superbe ce port de refuge; amplement d'eau tout près de terre, grève unie d'un côté et rochers élevés de l'autre, fond de vase. A 5 p.m. nous jetons l'ancre tout près de terre dans 10 brasses d'eau. Nous y trouvons trois familles d'indigènes faisant la chasse aux baleines, aux phoques et aux morses; ils ont amplement de quoi se nourrir et sont très gras. Le mécanicien dit qu'il y a une fuite dans le condenseur; nous lui laissons faire immédiatement les réparations nécessaires.

Samedi, 17 juillet.—Employons le temps à sortir les approvisionnements de M. Low et à arrimer les nôtres dans la cale inférieure afin d'équilibrer le navire et éviter ainsi d'embarquer du lest. Le mécanicien aura de la vapeur ce soir. Dans le cours de l'après-midi nous allons à l'entrée de l'anse N.-O., dans laquelle se décharge une petite rivière. Les Esquimaux nous disent que la grosse truite y abonde; nous y voyons un grand nombre de truites, mais aucune ne veut prendre la mouche ou l'hameçon. Ce poisson paraît être de la truite de mer ordinaire.

Dimanche, 18 juillet.—M. Low nous quitte à 8 a.m., et nous partons immédiatement pour Ashe Inlet, où nous devons débarquer le D^r Bell. Nous avons de l'eau libre sur un espace de 10 milles au large de la côte méridionale. Nous entrons dans la glace à 1 p.m., nous dirigeant sur Grosse-Île; la glace est peu épaisse, très usée et pénétrable. Nous y parcourons à peu près 25 milles, la plus grande partie du temps à toute vapeur; nous évitons les plus gros amas en les tournant, et nous suivons une ligne directe lorsque la glace est moins épaisse. Vers 7 p.m. nous arrivons à Grosse-Île; mais comme le temps est sombre, nous amarre à un glacier en attendant le jour. Un steamer de manœuvre facile aurait pu passer à travers cette glace aussi bien que nous l'avons fait aujourd'hui, un autre plus puissant y aurait mis moins de temps; mais au milieu des grands glaciers le *Diana* peut faire mieux, vu son

aptitude à virer promptement. Il y avait une ceinture de glaces pénétrables en haut et en bas du détroit, avec de l'eau libre sur une distance de 10 milles jusqu'à la rive de chaque côté. Nous avons vu une petite banquise au nord pendant que nous traversons; nous croyons que c'est la même, passablement réduite depuis, que nous avons derrière nous au large de l'île Saddle le 23 juin.

Lundi, 19 juillet.—A 2.30 a.m. nous courons à terre; nous arrivons à la balise à 3 a.m., et à 4 a.m. nous étions à la hauteur de l'entrée de Ashe Inlet; nous avions parcouru une dizaine de milles d'eau libre. Nous trouvons ce bras de mer rempli d'une glace qui a dû évidemment se briser avec les grandes marées récentes et qui sont maintenant poussées par le vent du nord. La glace accore est encore attachée aux rochers; pas d'espoir de descendre maintenant le yacht du Dr Bell. Nous reculons et décidons d'attendre pour voir ce que la marée descendante et le vent feront. Nous portons vers le large à deux milles environ. A 9 a.m. nous revenons au bras de mer, et nous trouvons la glace presque toute partie; nous courons la bordée de terre et jetons l'ancre au large de la maison. A 9.45 a.m. il y a encore un peu de glace isolée qui flotte çà et là. Nous préparons de suite à descendre le yacht du Dr Bell, opération qui a lieu à 6 p.m. Le temps devient menaçant, le baromètre baisse. A 7.30 p.m. vent frais de S.S.E., et la glace commence à revenir rapidement dans le bras de mer. Nous démarrons le yacht et donnons instructions à son capitaine de filer dans une anse à l'entrée du bras de mer; nous tenons prêts, avec de la vapeur, dans le cas où la glace qui entre nous presserait trop; il pleut très fort par intervalles; la marée sera haute un peu avant minuit, alors que la glace devra mollir. Il nous reste à embarquer des approvisionnements à bord du yacht. La maison, ici, paraît être telle que nous l'avons laissée: le mât de pavillon est là, et le tuyau fait saillie sur le toit; des restes et débris sont là tels que nous les avons laissés. Un écrit collé au mur nous apprend que le lieutenant Peary et cinq de ces hommes sont venus ici, à bord du *Hope*, l'année dernière.

Mardi, 20 juillet.—Un grand vent frais de sud sud-est ramène la glace avec la marée montante; nous laissons les machines en mouvement pour gouverner le navire et soulager l'ancre jusqu'à 3 p.m., alors que, avec le jusan et le vent qui a sauté nord nord-ouest, la glace s'en va. A 7.45 a.m. le yacht revient, et après avoir embarqué les munitions, le Dr Bell démarre à 11.15. Nous quittons le havre à 1.30 p.m. pour l'entrée est du détroit; après être sortis du bras de mer et de la glace qui en avait été chassée par le changement de vent, nous nous trouvons dans l'eau libre; nous mettons toutes les voiles carrées et le loch, et nous nous dirigeons sur les îles Button. Brise de nord-ouest; le navire fait 10 nœuds à la voile et à la vapeur. Durant l'après-midi et la soirée, nous passons six petits bancs de glace ou morceaux de bancs; pas de banquises visibles, ni d'un côté ni de l'autre.

Mercredi, 21 juillet.—Belle nuit et bonne marche, pas de glace. A 9.15 a.m., nous avons les îles Button en avant. Il y a de la glace dans la baie Ungava, et une étroite ceinture de glace s'étend le long du cap Chadleigh et sur une dizaine de milles vers l'est des îles Button; elle est très usée et brisée, et est poussée par le vent autour des Buttons. Le vent tend plus à l'ouest et chasse la glace de la baie Ungava autour du cap Chadleigh. Au nord et à l'est, dans la direction de l'île Résolution et hors du détroit jusqu'à la mer, nous ne voyons pas de glace. Il y a une légère brume qui nous empêche de voir plus que le mirage de l'île Résolution. A 11 a.m. les Buttons étant par le travers à une dizaine de milles au large, et ne voyant pas de glace en avant, nous changeons d'amures et reculons jusqu'au détroit. D'après ce que nous pouvons voir, il n'y a rien qui puisse empêcher un navire de marcher à la vapeur dans le détroit; sauf celle qui se trouve dans la baie Ungava, il n'y a pas de glace entre nous et Grosse-Île, et quand nous avons quitté Grosse-Île nous n'en avons pas vu ni au sud ni à l'ouest.

Je crois qu'il est maintenant important pour nous de savoir ce qu'est devenue la glace du chenal Fox à l'extrémité nord-ouest du détroit, celle dans laquelle nous nous trouvions jeudi dernier. Depuis que nous l'avons parée le 15 nous n'avons pas vu de glace pouvant embarrasser un navire; nous avons été tout le

temps dans l'eau libre, sauf dimanche, le 18, pendant que nous traversions du détroit King George à Ashe Inlet, alors que nous avons parcouru à la vapeur environ 25 milles d'une glace peu épaisse, pénétrable. Nous avons contre nous un grand fraie d'ouest au nord-ouest pendant que nous reculions dans le détroit cet après-midi.

Jedi, 22 juillet.—Toute la nuit nous avons eu un très fort vent contraire, avec grosse mer, pas de banquise; nous avons vu quelques bancs de glace, les mêmes probablement que nous avons vus en allant vers l'est; le vent se modère en brise légère durant la matinée, et la mer s'apaise un peu. A 7 a.m. nous arrivons en vue, au sud, d'une banquise dont nous côtoyons le bord nord-est. Toute la matinée notre route a été nord par ouest. A 1.30 p.m. nous voyons de la glace en avant; celle que nous avons eue à bâbord toute la matinée est une glace peu épaisse qui offre beaucoup d'espaces d'eau libre et qui se relie à la glace en avant, s'étendant au loin vers le nord dans la direction de l'extrémité occidentale de Grosse-Ile, dont nous voyons les hautes terres au nord nord-est. Nous montons à mi-chenal, et entrons dans la glace à 2.15 p.m. C'est indubitablement la glace du chenal Fox qui descend; elle a considérablement changé depuis que nous l'avons perdue de vue il y a une semaine, elle a beaucoup charrié et montre les effets du beau temps de la semaine et de l'élévation de la température. A 5 p.m. nous amarrons à un gros glagon pour prendre de l'eau douce; à 5 p.m. tous les réservoirs, chaudières, etc., étant remplis, nous partons à toute vapeur; nous voyons quelques gros glagons profonds. Marchons ferme en avant jusqu'à 10.30 p.m., alors que nous rencontrons une glace très compacte, et nous décidons de mettre en panne pour attendre le jour; il fait clair, mais nous ne voyons pas assez loin en avant pour savoir exactement dans quelle direction aller. Nous sommes assez loin de terre et par le travers de Maiden's-Paps.

Vendredi, 23 juillet.—Nous partons à 1.30 a.m.; nous trouvons la glace plus ouverte. A la hauteur de l'entrée de Douglas Harbour à 2.10 a.m., glace un peu plus épaisse et en quelques endroits plus compacte. En vue de l'île Charles à 6 a.m. De 6 à 8 a.m. nous avons quelques bonnes pièces d'eau navigables. A 9.30 a.m. nous nous frayons un passage à travers une barre profonde de glace compacte et arrivons dans une eau libre; la glace, au nord de l'île Charles, paraît beaucoup répandue. Il n'aurait pas été possible à un navire de fret ordinaire de battre son chemin aussi rapidement que nous l'avons fait à travers la glace que nous avons rencontrée depuis hier; nous avons poussé le *Diana* en ligne droite, ce qui aurait de suite amené à mal un navire ordinaire. A 11.45 nous trouvons une voie d'eau libre sur la côte nord de l'île Charles dont la glace s'étendait au nord; c'était la glace du chenal Fox. Quelques-uns des amas étaient d'une grande étendue, ayant plusieurs milles de circonférence, et, s'élevant à une hauteur de 5 à 10 pieds hors de l'eau, ils devaient avoir une grande profondeur. Cette glace était continue avec celle que nous avons eue entre nous et la rive nord sur toute la route à partir du détroit Prince of Wales. A 2 p.m. nous doublons l'extrémité occidentale de l'île Charles et donnons la route en eau libre pour le cap Digges. A minuit, par le travers du cap Digges. La glace au nord s'étend dans la direction de l'île Salisbury.

Samedi, 24 juillet.—Doublons le cap Digges un peu après minuit, et ralentissons; nous trouvons un fort courant qui tourne le cap Digges et descend le détroit. A 4 a.m. nous tournons lentement au nord de l'île Digges; à 4.30 nous entrons dans Port Laperrière, où nous jetons l'ancre. Commencons de suite à déplacer le charbon de la cale d'avant dans les soutes; à 5 p.m., après en avoir ainsi déplacé une quarantaine de tonnes, nous faisons descendre. Ici huit Esquimaux viennent de la terre ferme en kyacks nous rejoindre. Ces individus font la chasse aux chevreuils; ils n'apportent pas de viande avec eux, mais ils ont un certain nombre de peaux fraîches; ils ont l'air de sauvages des montagnes plutôt que de véritables Esquimaux, et comme les sauvages ils portent des habillements qui leur ont été fournis par les magasins de la Baie d'Hudson: chapeau de feutre, couvertes, chemises, chemises tricotées et pantalons de moleskine; ils portent ces vêtements soit par-dessus ou par-dessous leurs fourrures ordinaires. Nous avons eu une belle et chaude journée; moustiques très incommodes.

Dimanche, 25 juillet.—Nous quittons Port Laperrière à 9 a.m., c'est-à-dire dès que nous pouvons nous débarrasser de nos Esquimaux; nous portons au large de l'île Digges et rangeons l'extrémité orientale de Nottingham vers l'extrémité est de l'île Salisbury. Une succession de vieille glace profonde passe encore au nord de Salisbury et descend le détroit; à partir du cap Digges jusqu'à l'extrémité orientale de l'île Salisbury nous avons de l'eau libre. Le passage entre Nottingham et l'île Salisbury est rempli de glace; nous montons jusqu'au bord de la glace, mais nous n'y entrons pas. Elle paraît avoir beaucoup diminué depuis que nous étions au large d'ici, le 14 et le 15, il y a dix jours. Nous portons au sud sud-est sur le bord de la glace, dont une aile s'étend vers l'ouest jusqu'à la terre ferme à l'est du cap Westenholme; nous la traversons dans l'anse, où elle est plus étroite et plus ouverte. Cette glace est très usée et bien décolorée par la même espèce de varec que nous avons déjà remarquée. A 6.50 p.m. nous étions encore dans l'eau libre et avançons sud sud-est à pleine vitesse. Le corps principal de la glace est encore au nord et à l'est de nous mais elle paraît plus disséminée et plus pénétrable. La journée a été belle et chaude; en sortant du détroit ce matin, je tâcherai de garder le milieu du courant; nous suivons le bord de la glace, gouvernant plus à l'est; à 10 p.m. nous ralentissons et marchons doucement.

Lundi, 26 juillet.—A 1 a.m. nous continuons de suivre le bord sud de la glace, qui est en ce moment très compacte et solide. A 1.30 nous constatons que la glace se dirige légèrement à l'ouest du sud. Nous passons à 5 a.m. entre l'extrémité est de l'île Charles et le grand corps de la glace. Ici la glace s'étend jusqu'à la rive sud, où nous avons de l'eau libre en allant à l'ouest vendredi dernier. Nous longeons le bord de la terre ferme pendant près d'une heure, après quoi, à 7 a.m., la glace paraissant détachée dans cette direction, nous prenons chasse pour la rive nord dans la direction de l'île Emma. Nous trouvons la glace passablement pénétrable en traversant et nous pouvons généralement y marcher à mi-vitesse. Nous passons plusieurs glaçons gros et profonds, mais la plus grande partie de la glace est très usée. Vers la rive nord, à 1 p.m., nous trouvons la glace plus répandue que sur la rive sud; nous avançons dans la direction de Grosse-Île. A 4.30 p.m., nous trouvons à une quinzaine de milles au large de Grosse-Île et un peu à l'ouest de Ashe Inlet, nous sortons de la glace dans l'eau libre. A 5 p.m., nous sommes par le travers de la balise; nous relevons le loch et donnons la route pour Buttons; tendons la voile; pas de glace en vue, ni à l'est ni au sud.

Mardi, 27 juillet.—A 8 a. m. nous avons parcouru à la vapeur une route de 125 milles par le loch dans la direction du sud; maintenant nous dirigeons le navire sud-ouest pour trouver l'île Verte. A 11 a. m. nous sommes en vue de l'endroit où dut se trouver l'île Verte; mais à 1 p. m., sous lat. 50° 67', nous sommes arrêtés par la glace de la baie Ungava, à une dizaine de milles de l'île. Deux fois le capitaine Gordon a passé, par un temps clair, à l'endroit où l'on supposait que se trouvait l'île, et il n'en a rien vu, et il avait ordonné d'effacer cette île de la carte. Cette fois la glace nous a empêché d'approcher de plus près; mais en ce moment nous sommes tous portés à croire que l'île existe. Il y avait tant de mirage que nous n'avons pu voir nettement la forme de l'île que nous avons vue, et il se peut que ce soit seulement l'extrémité septentrionale de l'île Akpatok, que l'on suppose être à 25 milles plus haut que l'île Verte. Lorsque nous reviendrons plus tard dans la baie Ungava pour recueillir M. Low, nous réglerons finalement cette question. A 1.30 p. m. nous donnons la route pour Port-Burwell. Il nous faut appuyer plus au nord-est pour éviter la glace, dont une ceinture s'étend tout le long de la rive orientale de la baie Ungava et presque au delà des Buttons. Nous continuons à longer cette glace tout l'après-midi et le soir jusqu'à 8.45 p. m., alors que nous amarrons à un glaçon en attendant le jour; nous sommes à une dizaine de milles au large de Port-Burwell, dont nous nous trouvons séparés par une ceinture de glace entassée le long de cette côte. Nous voyons plusieurs banquises d'assez grandes dimensions et quelques glaçons parmi cette glace; nous n'avons vu rien de ce genre parmi la glace qui se trouvait dans le haut du détroit. Ce fait nous conduit à la conclusion que quelques-unes des glaces de la baie Ungava viennent indubitablement de la baie de Baffin, et que les vents d'est et

de nord-est les ont poussées en travers de l'entrée du détroit et dans la baie; ces glaces en sortent maintenant poussées par les vents d'ouest et seront entraînées autour des Buttons ou du cap Chudleigh et en bas du Labrador.

Mercredi, 28 juillet.—Nous démarrons du glacon à 2 a.m., nous avons en ce moment à peu près 12 milles de glace compacte entre le navire et Port-Burwell; nous n'avons pas essayé d'y pénétrer de force et nous avons très peu dérivé pendant la nuit; nous nous mettons au large des Buttons, à une dizaine de milles; à cette distance, il y avait peu ou point de glace au nord-est et au sud; il y avait des bancs de glace de grande étendue, éparpillés et pénétrables sur les bords, mais plus compacts dans l'intérieur. Nous en sortons vers l'est, grâce à des sentiers d'eau libre que nous trouvons ça et là sur notre route; dans ces ceintures la glace est profonde et les amas sont considérables. Cependant, toute cette glace est usée et arrondie aux angles, elle tourne avec le courant. A 9.45 a.m. nous atteignons l'eau libre, et aussi loin que nous pouvons voir il n'y a pas de glace au nord-ouest ni à l'est; l'agitation sourde de la mer se fait sentir, quoique le temps soit calme; au sud-est et au sud, entre nous et cap Chudleigh, il y a de la glace pénétrable, avec quelque banquise; vers la côte du Labrador la glace paraît être plus ouverte qu'elle ne l'est à 15 ou 20 milles plus loin; à 10 a.m. nous changeons d'amures et nous dirigeons vers l'ouest pour arriver à terre près du cap Chudleigh, avec l'intention d'entrer dans le havre de Sir Terence O'Brien. Ce havre est utilisé par les pêcheurs, et on dit qu'il est sûr par tous les temps. Nous manœuvrons à travers des ceintures de glace compacte, mêlées d'eau libre et de glaces plus molles. D'après l'apparence de la glace à l'entrée du détroit et en dehors, je suis porté à croire qu'elle vient de la baie de Baffin; de la côte du Labrador la glace s'étend vers la mer aussi loin que nous pouvons voir. Nous constatons que la ligne côtière indiquée sur la dernière carte marine est absolument fautive; les anciennes cartes sont un peu plus exactes; la carte récente n'indique pas d'îles près du cap Chudleigh, tandis qu'il existe deux grandes îles avec, entre elles et la terre ferme, une passe profonde par laquelle nous atteignons le havre de Sir Terence O'Brien, où nous mouillons dans 9 brasses d'eau à 5 p.m. De suite nous voyons des hommes de l'équipage pêcher de la morue; ils n'en trouvent point. Les pêcheurs ne s'attendent jamais à trouver ici de la morue avant le 10 août; tout ce que notre seine a pu prendre a été deux petites morues. Le havre de Sir Terence O'Brien est tout simplement un trou rond dans les collines en arrière de l'île du Cap Chudleigh; il est entouré de terre, à 12 ou 13 brasses d'eau tout le long d'une passe étroite, avec 9 brasses au mouillage. Le seul inconvénient, c'est que cet endroit est fréquemment troublé par des grains, car les falaises s'élevant abruptement de 1,000 à 1,200 pieds, les rafales en descendent avec une force terrible; néanmoins, le fond est de bonne tenue.

Jedi, 29 juillet.—Equipage occupé à arrimer de nouveau les munitions avant de faire du charbon à Nachvak; nous embarquons du lest de cailloux afin de mieux balancer le navire par la poupe; nous constatons que notre hélice était hier trop haute dans l'eau pour être en sûreté dans la glace; fort vent de sud-ouest; temps sombre.

Vendredi, 30 juillet.—Nous partons à 2 a.m. et sortons de la passe de l'est derrière le cap Chudleigh; glace peu épaisse disséminée et quelques petites banquises; nous courons au large sur un espace de 15 milles, puis nous donnons la route en descendant la côte pour arriver à la hauteur de Nachvak, où nous espérons rencontrer notre charbonnier le 1er août; à 6 a.m., eau libre, pas de glace en vue; à 9.30 survient une brume qui nous force à ralentir; à 9.50 la brume se dissipant, nous continuons à toute vitesse; eau tranquille, léger zéphir d'est; nous ne voyons pas de glace, mais il y a une réverbération très prononcée vers l'est, et ce que nous avons vu mercredi nous fait croire qu'il y a un corps considérable de glaces dans cette direction. Cette glace a été détachée de la rive par le grand vent d'hier. A 10.10 a.m. la brume revient; nous ralentissons à 4.30 p.m., et stoppons les machines; jetons la sonde dans 82 brasses, fond dur; petite brise de sud-est; à 8 p.m. encore de la brume, avec vent sautant à sud sud-ouest; mer calme. Plusieurs fois aujourd'hui nous avons essayé de pêcher de la morue, mais sans succès.

Samedi, 31 juillet.—Nous avons eu de la brume toute la nuit. Nous rallions la terre lentement, sondant par intervalles dans 90, 95 et 85 brasses; à 3 p. m. nous apercevons la cime des montagnes au-dessus du brouillard, mais nous ne pouvons découvrir les mers pour entrer à Nachvak, et après avoir longé la terre pendant quelque temps nous courons au large, où nous arrivons à 9 p. m.; nous laissons dériver le navire.

Dimanche, 1^{er} août.—A 2.30 a. m. le temps s'éclaircit; nous rallions la terre; arrivons à White-Handkerchief et Mount-Razor-Back et nous entrons dans l'embouchure de la baie Nachvak; nous ne voyons pas de navires dans aucun des mouillages de la baie inférieure; nous continuons à monter jusqu'au comptoir de la Baie d'Hudson, et nous jetons l'ancre à 8 a. m. M. Ford, l'agent, vient à bord. Le *Eric* est parti d'ici dimanche dernier pour Churchill; pas de poisson encore. Le printemps a été hâtif, les vents d'ouest maintenant les banes de glace au large; la glace nouvellement formée n'est sortie de la baie qu'au commencement de juillet. Nous n'aurions pas pu y entrer la première fois que nous avons remonté la côte, car la baie était encore couverte de glaces. Nous tendons des rets à l'intention de la truite qui revient en ce moment de la mer. Ce poisson descend les rivières en juin, avant la débâcle des glaces. La morue arrive ici généralement vers le 6 d'août et y demeure jusqu'à la fin d'octobre. A 4.30 p. m., le temps devenant à grains, nous changeons de mouillage, et nous allons un peu plus au large, où nous jetons les deux ancres dans 21 brasses.

Lundi, 2 août.—L'équipage est occupé, la matinée, à équilibrer le navire par la proue, et, l'après-midi, à débarquer notre gouvernail brisé et à embarquer celui de réserve. Viens encore la seine: nous prenons quelques petites truites et quelques scorpenes.

Mardi, 3 août.—Le mécanicien vide sa chaudière, et fait du remontage et un nettoyage général. Nous tentons encore la pêche, mais sans succès. Nous envoyons la chaloupe à vapeur dans le bas de la baie pour voir si le charbonnier est arrivé, mais elle revient sans l'avoir vu. La journée a été pluvieuse, avec grains.

Mercredi, 4 août.—Remplissons les chaudières d'eau fraîche. Envoyons la chaloupe à vapeur à la bouche de la baie pour voir encore si le charbonnier est arrivé; c'est à 15 milles de notre mouillage. Elle a essayé de la pêche à l'entrée de la baie, mais n'a pas trouvé de poisson.

Jedi, 5 août.—Le mécanicien commence à chauffer et l'équipage peinture la coque du navire.

Vendredi, 6 août.—A 8.30 a. m. nous apercevons une voile qui remonte la baie: c'est le *Maggie* avec notre houille. Il accoste à 2 p. m. et nous commençons de suite à embarquer le charbon. Il est parti de Sydney dimanche, le 15 juillet, et était à la hauteur de la baie depuis lundi dernier, mais le calme et la brume l'ont empêché d'y entrer. Nous recevons notre courrier par le *Maggie*.

Samedi, 7 août.—L'équipage travaille toute la journée à faire du charbon; à minuit nous en avons 120 tonnes. Première morue capturée aujourd'hui à quelques milles plus bas que notre mouillage.

Dimanche, 8 août.—Pluie, brouillard et vents variables.

Lundi, 9 août.—Pluie et neige; le sommet des collines en est partout recouvert; le vent change au nord nord-ouest; tout l'équipage est occupé à la houille.

Mardi, 10 août.—Brume et bourrasque de sud-est. L'équipage aide le *Maggie* à prendre du lest.

Mercredi, 11 août.—Embarquons le reste de la houille. Brume le matin, et bourrasque d'est.

allions
n. nous
ouvons
endant
issons

terre ;
embou-
illages
a Baie
e Eric
e prin-
a glace
Nous
car la
truite
avant
y de-
chan-
s deux

par la
elui de
quelques

et un
royons
arrivé,

ons la
ier est
rée de

ture la

baie :
e suite
it à la
hé d'y

on ; à
quelques

ivort ;

aggie à

tin, et



ARBORANT LE PAVILLON D'ANGLETERRE. KERTON (17 AOÛT).

pre

à 7.

rou

com

me

val

me

glu

Cun

val

3 p

et a

qui

Poff

puy

qui

tou

Br

fem

mon

prés

que

Baf

com

nete

lev

sur

p. n

von

le r

Cun

ploi

120

stat

eut

vrag

mat

des

aill

eng

part

chas

essa

la m

souv

es

Jedi, 12 août.—Terminons l'embarquement du charbon. Equipage occupé à prendre de l'eau fraîche et à faire un nettoyage général.

Vendredi, 13 août.—Commençons à lever les ancrs à 3 a.m. Quittons Nachvak à 7.10 a.m. Filons le loch au large à l'entrée de la baie à 10.40 a.m. et donnons la route pour le cap Mercy, sur le côté nord de la baie Cumberland. Vent de sud, houle considérable, pas de glaces.

Samedi, 14 août.—A 3.45 a. m. le vent vire au nord, et le temps devient brumeux; nous ralentissons; temps variable toute la journée, avec brume par intervalles. A 6 p. m. le temps s'éclaircit, et nous passons les îles North-Foreland, Monumental et Lady Franklin; quelques petites banquises en vue, mais pas de banes de glace de grande étendue.

Dimanche, 15 août.—A 7 a.m. nous passons le cap Mercy et rallions le détroit Cumberland et la côte nord-est; toute la matinée nous avons de la brume par intervalles; nous voyons plusieurs montagnes de glace et quelques glaçons en dérive; à 3 p. m., par le travers de l'île Milikdjuak, nous les passons ainsi que les îles Middle, et arrivons au havre Kekerton dans lequel nous entrons, précédés d'une chaloupe qui fait des sondages; à 7.45 p. m. nous jetons l'ancre à la station baleinière. M. Milne, l'officier en charge, vint à notre bord; M. Mutch, l'agent régulier, est allé dans son pays, à Aberdeen, l'automne dernier, et n'est pas encore de retour. Le brick *Alert*, qui dessert cette station, est attendu d'un jour à l'autre de Peterhead.

Lundi, 16 août.—Nous débarquons, inspectons la station et obtenons de M. Milne tous les renseignements possibles sur la pêche de la baleine, ses modes et usages. Brume et pluie toute la journée. Cent cinquante Esquimaux environ, hommes, femmes et enfants—sont ici employés et soutenus par M. Noble, qui contrôle en ce moment les stations baleinière du détroit de Cumberland.

Mardi, 17 août.—Nous mettons pied à terre et hissons le pavillon anglais en présence de l'agent, d'un certain nombre de nos officiers et de notre équipage, ainsi que des Esquimaux—déclarant solennellement que ce fait atteste que la Terre de Baffin, avec tous les territoires, les îles et les dépendances adjacentes sont aujourd'hui comme ils l'ont toujours été depuis leur découverte et occupation, sous la souveraineté exclusive de la Grande-Bretagne. Brouillard toute la journée.

Mercredi, 18 août.—Brume toute la matinée; elle se dissipe à 2 p. m. Nous levons l'ancre à 2.30 et partons pour la station baleinière Black-Lead, qui se trouve sur le côté ouest du détroit; nous ne rencontrons pas de glace en traversant. A 8 p. m. nous jetons l'ancre au-dessous de l'île Black-Lead; nous débarquons et trouvons ici M. Sheridan, l'agent des M.M. Noble d'Aberdeen, en charge de la station, et le révérend M. Sampson, un missionnaire anglais envoyé aux Esquimaux du détroit de Cumberland. Il y a ici à peu près 140 indigènes, hommes, femmes et enfants, à l'emploi de M. Noble. A cette population sont venus se joindre dans ces derniers jours 120 hommes, femmes et enfants arrivés de New-Gummiute, où existait autrefois une station baleinière appartenant à la Compagnie Williams, de New-London, Connecticut; cette station ayant été abandonnée, les indigènes sont venus chercher de l'ouvrage ici.

Jedi, 19 août.—Bourrasque de sud-ouest, avec pluie; débarquons et passons la matinée à terre. Ici comme à Kekerton, les indigènes sont à l'aïse, et vivent dans des cabanes (*tepees*) plus grandes et plus confortables que celles qu'on voit partout ailleurs. Ils sont au service de M. Noble, qui leur fournit des rations, et ils sont engagés aux mêmes conditions que ceux de Kekerton. En ce moment, une grande partie de la population est absente dans l'intérieur de la Terre de Baffin, faisant la chasse au chevreuil pour avoir de quoi se faire des vêtements d'hiver. Nous avons essayé de la pêche ici aujourd'hui; les indigènes nous disent qu'il s'y prend parfois de la morse et du flétan, mais nous n'en prenons pas; ils nous disent aussi qu'on trouve souvent du jeune flétan gelé dans la glace. Il y a du saumon et de la truite dans tous les cours d'eau et dans tous les lacs. Le temps s'étant éclairci vers 5 p. m., nous

quittons Black-Lead pour le détroit d'Hudson; nous doublons la pointe Imukanaka-juing à 9 p. m., et donnons la route pour passer au large de l'île Lady-Franklin. Nous voyons bon nombre de banquises au sud du détroit.

Vendredi, 20 août.—À 10 a. m. en vue de l'île Lady Franklin, et faisons route pour l'île Résolution. Toute la journée pluie et brume par intervalles; passons quelques banquises, aucune de grandes dimensions.

Samedi, 21 août.—Trop de brume pour pouvoir marcher; stoppons le navire à 12.15 a. m. À 3 a. m. le temps s'éclaircit et nous poussons en avant à toute vitesse; mais peu de temps après la brume revient plus épaisse que jamais, et nous sommes forcés de stopper encore; à 5.30 a. m. la brume se dissipe, nous poussons en avant, atteignons l'île Résolution à 7.30 a. m., et dirigeons le navire pour passer à l'ouest des Buttons. À midi, par le travers des Buttons. À 2.30 p. m. entrons dans Port-Burwell, où nous jetons l'ancre. Dans le havre Munroe nous trouvons le navire *Nimrod* faisant la pêche depuis une semaine; il a fait ses premières captures hier, et aujourd'hui il prend de la morue en abondance; il est arrivé ici de Blanc-Sablon, et il rapporte que la pêche est bonne dans ces parages. Notre équipage est occupé à faire de l'eau. Gros vent de nord-est. Quittons Port-Burwell à 7.15 p. m. pour la Baie d'Hudson; la mer est très grosse au large. Le vent souffle en tempête, et à 11.30 p. m. nous mettons le navire tête au vent et nous ralentissons, car nos ponts sont submergés.

Dimanche, 22 août.—Le vent modérant à 5.30 a. m., nous revenons sur notre route, mais la mer est encore grosse, le clapotis du courant est très fort, et l'eau bouillonne de tous côtés. À midi le vent et la mer se sont calmés; vers le soir le vent saute au nord-ouest, et la houle est considérable.

Lundi, 23 août.—Temps clair, avec faible vent de nord-ouest et mer unie. À 5 a. m., par le travers de Gros-Ile. Nous dirigeons vers l'île Salisbury. À 4 p. m., grosse brume. Nous marchons doucement, sondant par intervalles, et nous atteignons 90 et 85 brasses, ce qui nous indique que nous sommes sur le banc nord de l'île Charles. À 10 p. m., le temps s'éclaircit et nous partons à toute vitesse.

Mardi, 24 août.—À 6 a. m., en vue de l'extrémité orientale de l'île Salisbury. Tirons au nord pour arriver au cap King Charles et avoir, si possible, une vue du chenal Fox. À 9.15 a. m., rencontrons une muraille de glace s'étendant, à partir de l'extrémité de l'île Salisbury, aussi loin que nous pouvons voir dans la direction du nord-est; le bord extérieur de cette glace est mou et usé, mais un peu plus dans l'intérieur elle paraît être compacte et solide. Nous n'essayons pas à pénétrer dans cette glace, mais donnons la route de façon à courir autour de l'île Nottingham et descendre entre les îles Coates et Mansfield. Brise de nord-ouest et temps froid; vers le coucher du soleil, le temps devient nuageux; nous passons à une dizaine de milles au large de l'extrémité nord-est de l'île Mansfield, mais il fait trop sombre pour atterrir.

Mercredi, 25 août.—En vue de terre, île Coates, à 2 p. m., dans les alentours de Carey Swan's-Nest. Nous nous dirigeons sur Churchill. Pendant la soirée le vent fraîchit du nord-ouest; courtes lames. Toute la journée l'équipage a fait passer le charbon de la cale avant aux soutes.

Jeudi, 26 août.—Nuit très obscure; vers midi le temps modère, et le vent tend plus au sud. À 2 p. m. bordons les voiles de l'avant à l'arrière. Nous n'avons fait qu'une moyenne de 4½ nœuds depuis hier à la même heure.

Vendredi, 27 août.—Le vent tourne au nord-ouest: brume légère et brouillard par intervalles. Jetons la sonde dans 28, 35, 40 et 42 brasses. Ayant fait notre route, à 7 p. m., nous mettons en panne pour la nuit.

Samedi, 28 août.—Toute les heures de la nuit, la sonde mesure de 40 à 38 brasses. À 5 a. m. nous courons la bordée de terre, diminuant graduellement de fond jusqu'à 9 brasses, lorsque à 9.10 a. m. nous laissons tomber l'ancre jusqu'à ce que la brume

se dissipe afin que nous puissions rallier la terre et distinguer les balises. Hier et aujourd'hui nous avons tenté de la pêche, mais sans résultat. Petite brise nord nord-ouest, avec pluie et brume.

Dimanche, 29 août.—Brume et pluie; thermomètre baisse, et apparence de mauvais temps; à 4 p.m. s'éclaircit un peu. Nous mettons en route et avançons doucement avec la sonde pour trouver le chenal de la rivière, augmentant graduellement de fond jusqu'à 20 brasses. Nous loffons au sud sur le bord de la ligne de 20 brasses; à 5.30 p.m. arrivons à la balise de la pointe Esquimaux, entrons dans le havre et mettons à l'ancre.

Lundi, 30 août.—A 12.30 a.m. un fort courant secoue le navire. Avec le jusan, celui-ci touche fond par la poupe et reste dans cette situation jusqu'à 4 a.m., alors que la première marée le remet à flot. Allons mouiller un peu plus au large, et à 7 a.m. arrivons au poste qui se trouve à 3 milles du mouillage. Nous trouvons chez lui l'agent en charge, le capitaine Hawse. L'*Eric* est parti depuis huit jours pour Ungava. Retournons à bord à 1.10 p.m. Brise de l'est, avec pluie et brume. Equipage occupé à transférer le charbon de la cale avant aux soutes.

Mardi, 31 août.—La brise continue, avec pluie. Allons au poste à 7.15 a.m. et revenons à midi. Equipage occupé à embarquer de l'eau fraîche; comme la marée coure six nœuds en cet endroit, les chaloupes ne peuvent être manœuvrées que lorsqu'elle ralentit. A 3.30 p.m. laissons aller la seconde ancre; au large, grosse mer qui vient se briser tout autour de l'entrée du havre.

Mercredi, 1^{er} septembre.—Le temps se calme; équipage occupé à faire de l'eau fraîche. Le capitaine Hawse, qui vient à notre bord aujourd'hui, nous apprend qu'il a envoyé son équipage dans le haut de la rivière pour avoir du poisson frais et qu'il sera de retour à bonne heure demain; en conséquence, je décide d'attendre pour me procurer des échantillons de ce poisson.

Jeudi, 2 septembre. A la rame nous nous rendons au poste ce matin, et nous recevons du capitaine Hawse des échantillons de poissons. Ses hommes venaient d'arriver avec quantités de poissons: brochet, mullet, poisson blanc et ombre. Plus à bonne heure dans la saison—en juillet et au commencement d'août—il se prend aussi de la truite et du saumon. Le saumon est petit, il ne pèse que 6 livres. Souvent on trouve du poisson blanc dans l'eau salée; nous-mêmes nous en avons pris quelques-uns hier le long de la grève en dehors du havre. Le capitaine Hawse me dit qu'il a souvent essayé de pêcher dans la baie d'Hudson à bord de son navire en temps calme, mais qu'il n'a jamais pris de poisson. Retournons à notre bord à 11.30 a.m., levons les ancres, et à midi quittons Churchill pour croiser dans la baie et essayer de la pêche. A 3.30 p.m. nous arrêtons et tendons une ligne de fond amorcée avec des moules et du poisson frais. Nous lançons la drège sur un fond de petites pierres et de gravier dans 30 brasses; nous mettons aussi une dérivette à contribution, mais elle ne rapporte rien. A 6 p.m. nous relevons notre ligne de fond: rien. Température à la surface, 43°; au fond, 33°. Nous continuons notre route dans la direction de l'île Mansfield.

Vendredi, 3 septembre.—Nous venons au mouillage à 6 a.m., et tendons la ligne de fond dans 83 brasses. Température à la surface, 43°, au fond, 30°; vase, avec quelques petites roches; gravité spécifique de l'eau à la surface 1023.4, au fond 1025.8. Le vent s'élevant et la mer grossissant, à 10 a.m. nous enlevons notre ligne de fond qui ne contient rien, et nous continuons notre route. A 2 p.m. grande brise et grosse mer à lames courtes; tout est balayé sur le pont; grosse pluie.

Samedi, 4 septembre.—Même temps; nous mettons à la cape pour attendre un temps plus favorable. Quatre-vingt-dix brasses; trop grosse mer pour tendre une ligne de fond ou pour dréger. Tenons bon jusqu'à 10 a.m., alors que le temps devenant plus mauvais encore et le vent portant plus à l'est, nous reprenons notre route après avoir embarqué beaucoup d'eau.

Dimanche, 5 septembre.—Depuis 8.30 a. m. hier jusqu'à la même heure aujourd'hui, nous n'avons fait que 60 milles. Le vent est retourné nord et nord nord-est. Pas de chance de pêcher. Pluie toute la journée, hier et aujourd'hui.

Lundi, 6 septembre.—Le temps se modère un peu. Ayant à rencontrer le Dr Bell à Ashe Inlet le 10 au matin, et comme je crains que les vents de nord-est que nous avons eus constamment depuis le 28 août ont poussé les glaces du chenal Fox sur cap Digges et obstrué le passage entre l'île Salisbury et cap Digges, je suis forcé de continuer et d'abandonner la pêche. A 1 p. m. arrivons à l'extrémité sud de l'île Mansfield. A 4.3 p. m. nous avons tourné le haut-fond au large de la pointe sud et pris le centre du chenal conduisant au cap Digges. Lames courtes, pluies et grains. Sondons dans 60 brasses au large du haut-fond sud. Température au fond 40°, à la surface 43°; courant rapide allant au nord.

Mardi, 7 septembre.—Tempête de neige et brise de nord-ouest. A 12.10 a. m. arrivons au cap Digges; à 2.30 a. m. doublons le cap et donnons la route pour passer au nord de l'île Charles. Ne voyons pas de glace au large du cap Digges. A 3 p. m. nous étions à l'extrémité occidentale de l'île Charles. Avons eu plusieurs tempêtes de neige pendant la journée. Partout les collines sont couvertes de neige nouvelle. A 6 p. m. au large de l'extrémité orientale de l'île Charles. Brise du nord avec neige. A 7.30 p. m. mettons à la cape sous voile pour attendre le jour.

Mercredi, 8 septembre.—Nous avons eu beaucoup de neige durant la nuit. Pas de glace en vue. A 4.15 a. m. nous courons la bordée de terre et longeons la côte jusqu'au détroit King George. Entrons dans le détroit à 10 a. m. Tendons la ligne de fond dans 40 brasses au centre du détroit, 35° au fond, 35.8° à la surface. Continuons dans le banc Douglas, où nous jetons l'ancre à midi. L'équipage commence tout de suite à transporter le charbon de la cale avant dans les soutes. Toute la journée plusieurs averses de neige par intervalles.

Jendredi, 9 septembre.—Equipage occupé à prendre de l'eau fraîche et à déplacer le charbon. Nous ne voyons plus d'Esquimaux. Petite brise de nord-est. Un grand nombre d'oiseaux sauvages dans la baie, et pistes récentes de chevreuils sur la grève. Quittons le mouillage à 4 p. m. pour Ashe-Inlet; en route nous reprenons notre ligne de fond.

Vendredi, 10 septembre.—Après minuit le temps commence à devenir mauvais, le vent fraîchit du sud-est; arrivons à Grosse-Île, où nous mettons en panne pour attendre le jour; la mer grossit rapidement; à 4 a. m. nous rallions la terre pour arriver à la balise sur la falaise nord. A 5 a. m. nous sommes à la hauteur de l'entrée du bras de mer à l'île Rabbit. Le vent souffle en tempête et la mer porte directement dans l'anse; en conséquence nous ne pouvons risquer l'ancre et nous portons vers le large pour attendre le beau temps. Le baromètre baisse toujours, et les grains de neige se succèdent constamment; à 10 a. m. la bourrasque fraîchit encore, grosse mer et tempête de neige; nous virons de bord vent devant et fuyons vers le havre Douglas. A midi, trop de brume pour atterrir; serrons les huniers et présentons à la mer sous voiles d'étai et pression moyenne. A 2.30 p. m. le temps s'éclaircit, nous rallions la terre et arrivons aux îles à la hauteur du détroit King George; entrons dans le havre Douglas, où nous jetons l'ancre à 7.45 p. m. Brise très fraîche; nous descendons la seconde ancre.

Samedi, 11 septembre.—Le vent vire plus au nord, avec de fréquents tourbillons de neige; à 5 p. m. le vent retourne nord nord-ouest; le baromètre a baissé d'un pouce depuis minuit; le soleil paraît et le temps s'éclaircit. Relevons les ancres à 5.10 p. m. et partons pour retourner à Ashe Inlet, où nous devons embarquer le Dr Bell. Tout autour du détroit King George les collines sont couvertes de neige. Il s'est formé de la glace sur le pont aujourd'hui.

Dimanche, 12 septembre.—Entrons dans Ashe Inlet à 5 a. m. et jetons l'ancre. Nous y trouvons le Dr Bell et ses compagnons parfaitement bien, avec le yacht. Tout de suite ils nous accostent et commencent l'embarquement à notre bord. Le Dr Bell expri-

mant le désir que le yacht soit transporté dans la baie Ungava, je consens à l'y remorquer. Partons d'Ashe-Inlet à 11.30 a.m. Ici nous avons trouvé un certain nombre de familles d'Esquimaux; ils nous disent que le chevreuil abonde sur l'île. En quittant Ashe Inlet, nous nous dirigeons vers la baie Ungava, à la recherche de l'île Verte.

Lundi, 13 septembre.—Belle nuit. A 2 a.m. apercevons la terre dans la direction de l'île Verte indiquée par la carte. Ralentissons pour attendre le jour. A 4.30 a.m. nous rapprochons de la terre, qui paraît grande et haute, et à 6.30 nous en étions tout près. Longeons les côtes nord-est et est de l'île, et à 10 a. m. nous apercevons cinq kyacks montés par des chasseurs esquimaux. Rallions la terre pour les héler. Deux d'entre eux viennent à notre bord. Ils nous disent que l'île en question est Akpatok, et que l'île Verte n'existe pas. Par conséquent l'île Akpatok a été mal placée sur la carte. Nous rallions la terre, sondant par intervalle, et jetons l'ancre tout près de terre dans 15 brasses. Nous débarquons le D^r Bell, qui désire examiner les roches et recueillir des échantillons. A 11 a. m. gros grains venant du large. Nous restons ici toute la journée.

Mardi, 14 septembre.—Brume épaisse toute la nuit. A 11.15 a. m. le temps s'éclaircit; levons l'ancre et donnons la route pour traverser à l'entrée de la baie Ungava, dans l'intention d'y trouver un mouillage pour passer la nuit à l'abri de l'île Saiglorsok.

Mercredi, 15 septembre.—L'île Saiglorsok n'était pas où nous espérions la trouver; elle n'existe pas ainsi qu'indiquée par la carte. A 4 a. m. venons en vue de plusieurs petites îles. Sondons dans 140 brasses; plus tard dans 120, pas de fond, et ensuite dans 13 brasses. Nous faisons route avec la sonde pour ce que nous croyons être l'embouchure de la rivière, marchant doucement dans de 13 à 7 brasses jusqu'à 1 p. m., alors que nous concluons que nous sommes près de Whale River (rivière aux Baleines) et non dans la baie Ungava; nous virons et doublons les îles, allant vers l'ouest; eau peu profonde sur toute la route. A 5 p. m. il commence à pleuvoir, et la brume devenant trop épaisse pour nous permettre d'atterrir, nous mouillons dans 10 brasses. Voyons de nombreux récifs et hauts-fonds entre nous et la terre.

Jeudi, 16 septembre.—A 6 a.m., la marée ayant commencé à monter, nous mettons en route et nous dirigeons vers l'ouest; à 7 a.m. nous distinguons l'amas de roches sur la pointe du côté sud de l'entrée de la baie Ungava et les balises sur la haute terre au delà; avec la sonde nous rallions la terre d'aussi près que la prudence le permet et nous jetons l'ancre à 8 a.m.; à 9 a.m. nous envoyons une chaloupe à l'embouchure de la rivière, à l'emplacement de pêche de Nod, pour y chercher un pilote; en s'y rendant la chaloupe en rencontre un qui venait à nous envoyé par M. Low. A midi nous embarquons le pilote, car il y a encore assez d'eau pour nous permettre de traverser la barre jusqu'au mouillage. C'est ce que nous faisons, et à 2.10 p.m. nous jetons l'ancre sous le vent de l'île Anchor, dans 8½ brasses, pour attendre la marée de demain matin, qui nous permettra de monter au comptoir de la Baie-d'Hudson, à Fort-Chimo, où M. Low et ses compagnons nous attendant.

Vendredi, 17 septembre.—A 9.10 a.m., la marée étant assez haute pour nous laisser traverser la barre, nous montons la rivière jusqu'au poste au milieu d'une tempête de neige, et à 12.10 p.m. nous mouillons au large du poste avec les deux ancras; M. Low et ses compagnons, qui sont tous bien, viennent à bord. Nous débarquons et allons au comptoir, où nous rencontrons M. Matheson, l'agent en charge. La pêche du saumon a complètement manqué ici et dans les rivières Whale et George. L'*Eric* est parti d'ici le 8 septembre, en destination du sud. La pêche de la baleine blanche a été bonne: il en a été capturée soixante. Nous mettons le yacht du D^r Bell à terre à eau haute, et le plaçons en sûreté.

Samedi, 18 septembre.—Nous prenons à bord M. Low et ses compagnons, avec tous leurs approvisionnements et bagages; remplissons les réservoirs et les boucauts

d'eau fraîche. Notre intention était de commencer le voyage de retour avec la marée de l'après-midi; mais la tempête de neige continuant, nous décidons d'attendre le beau temps; en arrière du poste, sur toute la lisière des bois, il y a en ce moment une couche de pieds de neige.

Dimanche, 19 septembre.—Le temps s'éclaircit à 6 a.m. A 1 p.m. nous partons pour Port Burwell; mais nous étions à peine en route que la neige recommence à tomber, et toute la soirée nous en avons des bordées. A 5 p.m. nous débarquons le pilote à l'embouchure de la rivière, et entrons dans la baie Ungava, nous dirigeant vers Port Burwell.

Lundi, 20 septembre.—Neige par intervalles durant la nuit; à 11.30 a.m. nous entrons dans Port-Burwell pour voir si le *Nemrod* y est encore; en pénétrant dans le havre Munroe, nous constatons qu'il est parti. Nous repartons tout de suite et passons entre les Buttons et la terre ferme et traversons dans le détroit Grey; nous avons eu de grosses bordées de neige toute la journée. Nous avions eu l'intention d'aller dans le havre O'Brien pour déplacer le charbon et prendre du lest; mais à la hauteur du cap Chudleigh je décidai que comme nous avions du bon temps d'ouest et que le baromètre montait, il valait mieux continuer la route et profiter le plus possible du vent favorable. L'équipage se met à l'œuvre pour déplacer le charbon; le navire vogue à la vapeur et à la voile dans une mer assez tranquille. Nous avons de la neige par intervalles durant toute la soirée.

Mardi, 21 septembre.—Passons le cap Mugford à 9 a.m.; faisons bonne route avec beau temps et vent favorable; le même temps continue, et le vent porte un peu plus au sud-ouest.

Jeudi, 23 septembre.—Temps sombre, avec neige. Mer considérable du sud sud-ouest; nous ne filons que six nœuds aujourd'hui. Nous sommes assez loin au large, et nous n'avons pas vu terre depuis que nous avons dépassé le cap Mugford.

Vendredi, 24 septembre.—Le temps se modère. Durant l'après-midi nous nous rapprochons de terre. Arrivons à 7 p.m. au cap Bonavista, puis faisons route pour Saint-Jean.

Samedi 25 septembre.—Jetons l'ancre dans le port de Saint-Jean à 2.30 a.m.; à 9 a.m. nous débarquons, rencontrons M. Job et recevons notre courrier.

Dimanche, 26 septembre.—A l'ancre dans le port de Saint-Jean. Du 27 septembre au 6 octobre à l'ancre dans le port de Saint-Jean, faisant les réparations nécessaires aux machines et à l'hélice, embarquant un nouvel approvisionnement de vivres, faisant du charbon, etc. A Saint-Jean nous débarquons le D^r Bell et M. Low, avec leurs hommes, leurs munitions, approvisionnements et spécimens.

Mercredi, 6 octobre.—Nous quittons Saint-Jean à 6.45 a.m. pour le nord, avec l'intention de faire escale à Chateau-Bay pour y débarquer notre chaloupe à vapeur que je crains de risquer sur le pont durant ce voyage. Belle et chaude journée, avec petite brise du large et mer calme; nous appuyons au large pour passer une dizaine de milles à l'est des bancs.

Jeudi, 7 octobre.—La matinée commence lourde et sombre. A 10 a.m. pluie et brouillard. Ralentissons à 2.10 p.m., passons tout près d'une grande banquise, stoppons par intervalles et avançons doucement. A 6 p.m. trop sombre et trop de brume pour aller en avant; stoppons les machines. Petits vents de sud à ouest, et calme.

Vendredi, 8 octobre.—Le temps s'éclaircit à 1 a.m. Poussons en avant à toute vitesse, mais le brouillard revenant à 2.30 a.m. nous stoppons les machines; à 5 a.m. la brume se dissipe, et nous allons en avant; le vent saute à nord-est et commence à souffler très fort, la mer devenant grosse, nous rapprochons de terre pour Belle-Ile. Passons au sud de l'île. Le gardien fait signal qu'il veut nous parler; nous rapprochons, et il nous demande de prendre un passager; nous répondons que nous allons

au nord et que nous ne pouvons pas stopper. Nous voyons une banquise au sud de Belle-Ile et trois au nord; nous entrons dans le havre Pitts, où nous jetons l'ancre. Nous débarquons notre yole et notre chaloupe à vapeur, que nous halons à terre et mettons en lieu sûr pour notre retour. Vers le soir le temps se modère; restons ici pour la nuit. Les habitants nous disent qu'il y a grande misère au nord, la plupart des gens de l'endroit n'ont rien ou presque rien pour l'hiver, la pêche ayant manqué. Des agents ont été envoyés à Saint-Jean pour avoir des secours du gouvernement.

Samedi, 9 octobre.—Gros temps d'est toute la journée, avec pluie et brume. Restons dans le havre Pitts.

Dimanche, 10 octobre.—Le temps s'éclaircit, vent de nord-ouest. Partons de Pitts-Harbour pour le nord à 6 a.m., doublons le cap Charles; à 10 a.m. ouragan de nord-ouest et grande tempête de neige. A 11 a.m. le bastingage de bâbord est défoncé par la mer; nous côtoyons pour nous mettre plus à l'abri. A 5 p.m. moins de neige, atterrissons au cap Bluff; à 7.15 p.m. entrons dans le havre Snug, où nous mouillons avec les deux ancres. Il nous arrive des pêcheurs qui nous apprennent que plusieurs goélettes ont fait naufrage la semaine dernière un peu au nord d'ici et que le paquebot poste *Leopard* est en retard de trois jours. Partout la pêche de la morue a manqué, et les habitants de la côte en souffrent. La pêche du saumon a été bonne.

Lundi, 11 octobre.—Le grand vent continue, avec bordée de neige par intervalles. Nous restons ici. L'équipage est occupé à déplacer le charbon dans les soutes, afin d'alléger le navire à la proue. Partout la terre est couverte de neige.

Mardi, 12 octobre.—Le temps s'est calmé pendant la nuit. A 5 a.m. nous rentrons l'ancre de bâbord, et nous commençons à virer sur l'autre lorsque la neige vint en abondance. A 9 a.m. le temps s'éclaircit; nous levons l'ancre et nous quittons Snug-Harbour, passant par Venison-Tickle-Run et arrivons à la mer par Boulders-Rock. Vent sud-est et pluie; passons l'île Round-Hill à 2 p.m., à 3 p.m. le vent vire au sud-ouest; pluie et neige.

Mercredi, 13 octobre.—Vent sud-ouest toute la nuit, avec pluie et neige par intervalles; mer considérable. A 4 p.m. le vent tourne au nord-ouest. A 9 p.m. vent et mer se calment, et nous avançons bien avec vapeur et voiles de l'avant à l'arrière.

Jeudi, 14 octobre.—Nuit sereine. A 6 a.m. arrivons devant le cap Mugford. Beau temps d'ouest nord-ouest, mer comparativement calme; belle journée. A 9 p.m. par le travers de la baie Saglek; allons un peu au large pour la nuit.

Vendredi, 15 octobre.—Après minuit le temps devient lourd et sombre, et la brise tombe; à 4 a.m. il commence à neiger; grosses houles de l'est. A 12.45 p.m. le temps s'éclaircit; apercevons la terre, et nous dirigeons tout de suite sur les îles Buttons. Grosse bordée de neige par intervalles. Donnons la route pour passer dans le détroit Grey. A 4 p.m. le temps devenant brumeux, et la neige augmentant, nous décidons d'entrer dans le havre de Sir Terrence O'Brien pour la nuit. Partout les collines et les rochers sont couverts d'une épaisse couche de neige.

Samedi, 16 octobre.—Il est tombé beaucoup de neige pendant la nuit. A 7 a.m. nous levons l'ancre et sortons du havre avec l'intention d'entrer dans le détroit; mais une fois dehors, nous essayons un grand vent frais de nord-nord-est, avec neige drue, et décidons de ne pas y entrer; ainsi nous rebroussons chemin à 8 a.m. A 9.30 le temps paraît s'éclaircir, et nous décidons de faire une nouvelle tentative; levons l'ancre une seconde fois et partons; nous dirigeons vers le détroit Grey entre les Buttons et la terre ferme; mer considérable et gros clapotis du courant, bordée de neige par intervalles. A 11.30 p.m. par le travers des Buttons ouest; prenons le milieu du courant pour monter le détroit; à 4 p.m. le vent et la mer se calment, temps clair. Deux nettes banquises en avant. A 11 p.m. grosse neige; allons plus lentement.

Dimanche, 17 octobre.—A minuit, le temps s'éclaircit, et nous avançons à toute vitesse. Le vent tourne de nord nord-est à nord-ouest. Nous n'avons pas vu de glace depuis 5 p.m. hier, alors que nous avons passé au sud de deux banquises. A 9 a.m. le navire était couvert de glace à la proue et sur le gaillard d'avant. A 5 p.m. par le travers de la haute terre de Grosse-Ile. Nous pouvons aussi voir la terre sur la rive sud. A 6 p.m. nous ralentissons, car nous voulons entrer dans le havre Douglas demain matin et déplacer le charbon ; temps brumeux et sombre.

Lundi, 18 octobre.—Notre distance pour Douglas Harbour étant parcourue, à 3.30 a.m. nous stoppons les machines. 4 a.m.—Le vent saute au sud sud-ouest, frais et grosse tempête de neige. Nous mettons le navire de bout au vent pour attendre un temps plus favorable. A 9 a.m. le temps s'éclaircit un peu, et nous rallions la terre ; nous constatons que nous étions trop loin à l'ouest. Tournons et longeons la côte au sud sud-ouest ; bordées de neige par intervalles. Les collines sont couvertes d'une épaisse couche de neige, et il est difficile de distinguer les îles de la terre ferme. A 10.45 a.m. nous apercevons l'île de Wegg ; pénétrons entre les îles Joys et West-mount, dans le havre Douglas, où nous jetons l'ancre à 3 p.m. Le temps s'améliore vers le soir, avec légère brise d'ouest nord-ouest. Envoyons des chaloupes chercher de l'eau là où nous en avons eu déjà ; mais elles reviennent sans en apporter, le cours d'eau étant gelé solide. En route nous avons aujourd'hui rencontré plusieurs grands bancs de morse et de phoques. Nous avons aussi reçu la visite de cinq Esquimaux qui sont venus dans leurs kyacks ; ils nous apprennent que le chevreuil et le renard abondent, mais ils ne nous apportent pas de viande.

Mardi, 19 octobre.—Gros grain, avec neige pendant la nuit. Tout l'équipage occupé aujourd'hui à transférer le charbon aux soutes. A 9 a.m. il commence à neiger fort et à venter du nord-est ; nous sommes obligés de descendre la seconde ancre à 11 a.m., car il y a une brise très fraîche. Les lacs, à l'intérieur, sont recouverts d'une glace de 4 et 5 pouces. Six familles d'Esquimaux sont campées ici ; elles sont parties de leur camp pour venir à notre bord, mais n'ont pu y parvenir à cause du grand vent ; elles ont tout de suite construit une cabane de neige pour y passer la nuit.

Mercredi, 20 octobre.—La brise a modéré pendant la nuit, le vent a sauté à ouest nord-ouest, et il fait beaucoup plus froid. En dehors du havre dans le détroit, le temps paraît brumeux et sombre et il passe continuellement des bordées de neige. Durant la nuit le thermomètre est tombé à 18°. Les chaloupes qui étaient allées à la recherche d'eau fraîche reviennent à 7 p.m. ; nulle part elles n'ont pu en trouver. La glace se forme aujourd'hui sur le rivage.

Jedi, 21 octobre.—Avons eu une nuit très froide. Une glace considérable se forme dans les anses et les baies ; une vapeur épaisse s'élève de l'eau libre dans le détroit. Equipage occupé à transporter de l'eau dans des seaux, d'un lac situé à un demi-mille dans l'intérieur, aux chaloupes qui attendent sur la grève ; durant la journée il en embarque 500 gallons à bord. L'eau gèle dans les chaloupes, dans les seaux et sur les hommes. Ce soir nous levons l'ancre de bâbord afin de nous tenir prêts à partir de bonne heure demain matin si le temps le permet. Il est évident que l'hiver commence ici.

Vendredi, 22 octobre.—Le vent tombe et le temps a meilleure apparence, quoiqu'une vapeur épaisse s'élève de l'eau ou s'y étend, dans le détroit. A 7 a.m. nous quittons notre mouillage et nous mettons au large dans le détroit ; nous donnons la route pour passer à une assez bonne distance au nord de l'île Charles. A 9.30 a.m. il commence à neiger ; nous avons eu plus ou moins de neige chaque jour depuis que nous sommes entrés dans le détroit, le 15 octobre. Hier soir le thermomètre est descendu à 18°, et il était à 21° sur le pont lorsque nous nous sommes mis en route ; mais comme il n'y a pas de vent, il ne fait pas froid. Jusqu'à 1 p.m. nous avons eu une petite neige légère avec vent de nord ; au loin, au nord, il paraît neiger abondamment. En ce moment nous nous dirigeons vers l'île Charles, à une dizaine de milles au large de la côte sud. A 1.30 p.m. le vent tourne à l'ouest, et la neige cesse. Nous pouvons maintenant voir à une distance considérable au nord ; nous ne voyons

à toute
s vu de
ees. A
A 5 p.
la terre
e havre

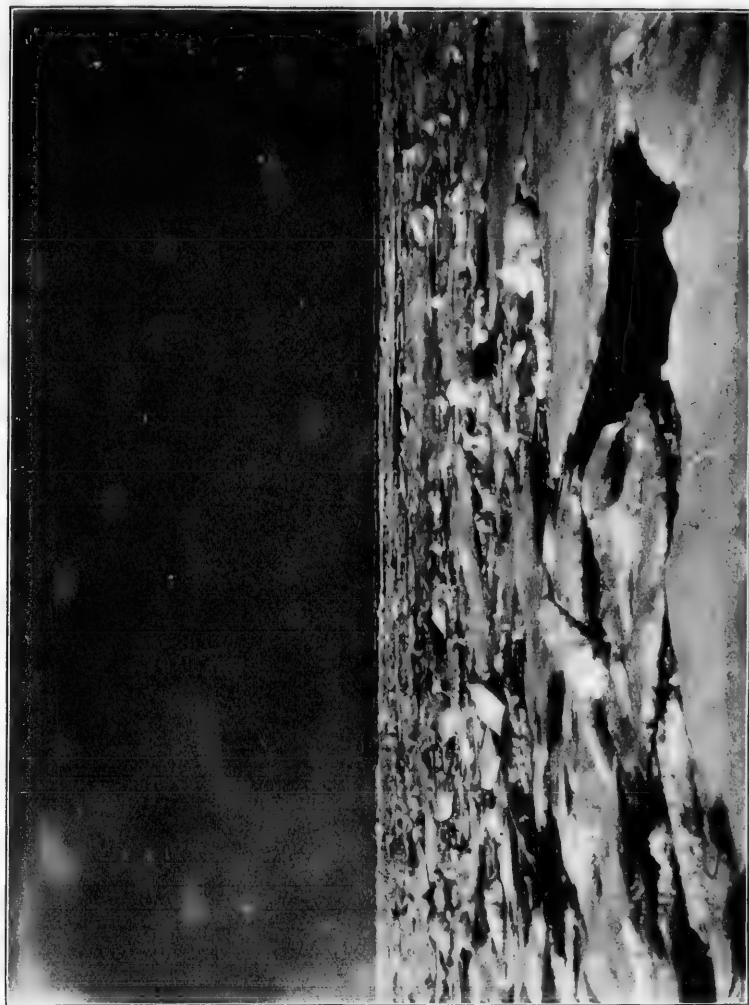
ourue, à
d-ouest,
attendre
ions la
oons la
uvertes
ferme.
West-
méliore
cher de
e cours
grands
imaux
renard

quipage
neiger
re à 11
s d'une
parties
grand
uit.

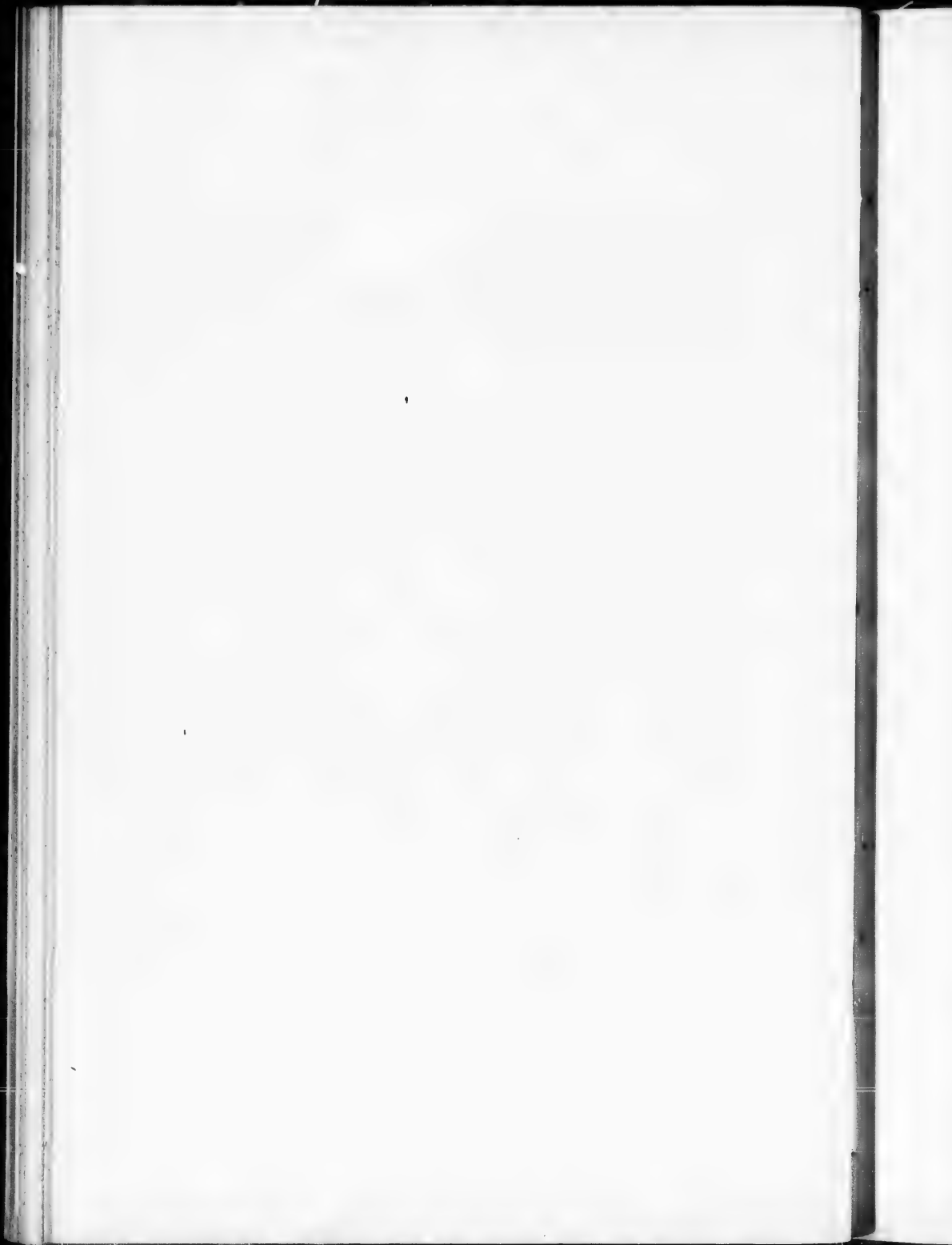
à ouest
roit, le
neige.
ées à la
er. La

able se
dans le
né à un
ant la
ans les
s tenir
vident

quoi-
. nous
ons la
0 a.m.
i- que
tre est
route;
ons eu
abon-
ine de
cense.
oyons

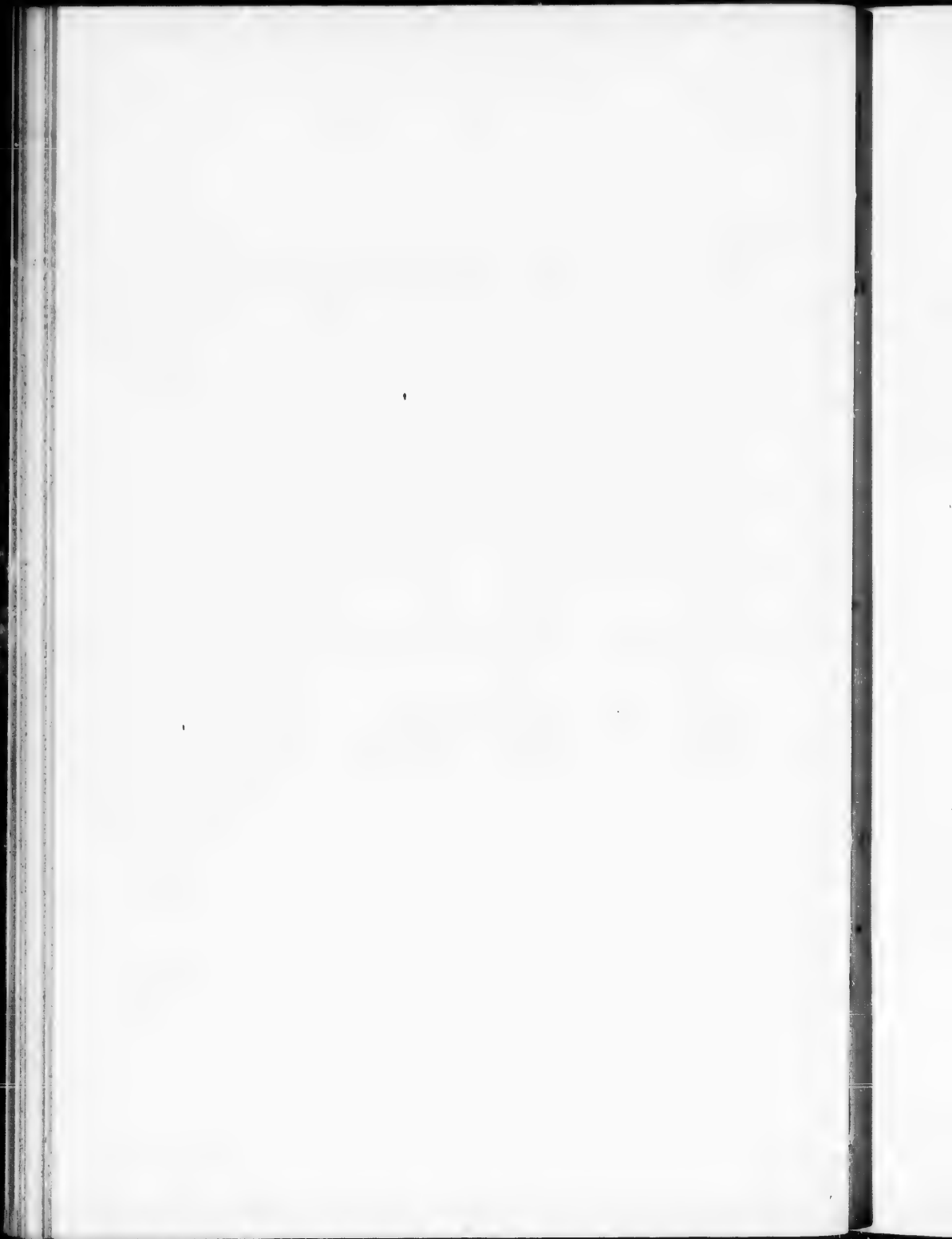


VERS LE SUD PRÈS DE L'ÎLE CHARLES (10 a.m. 23 JUILLET).



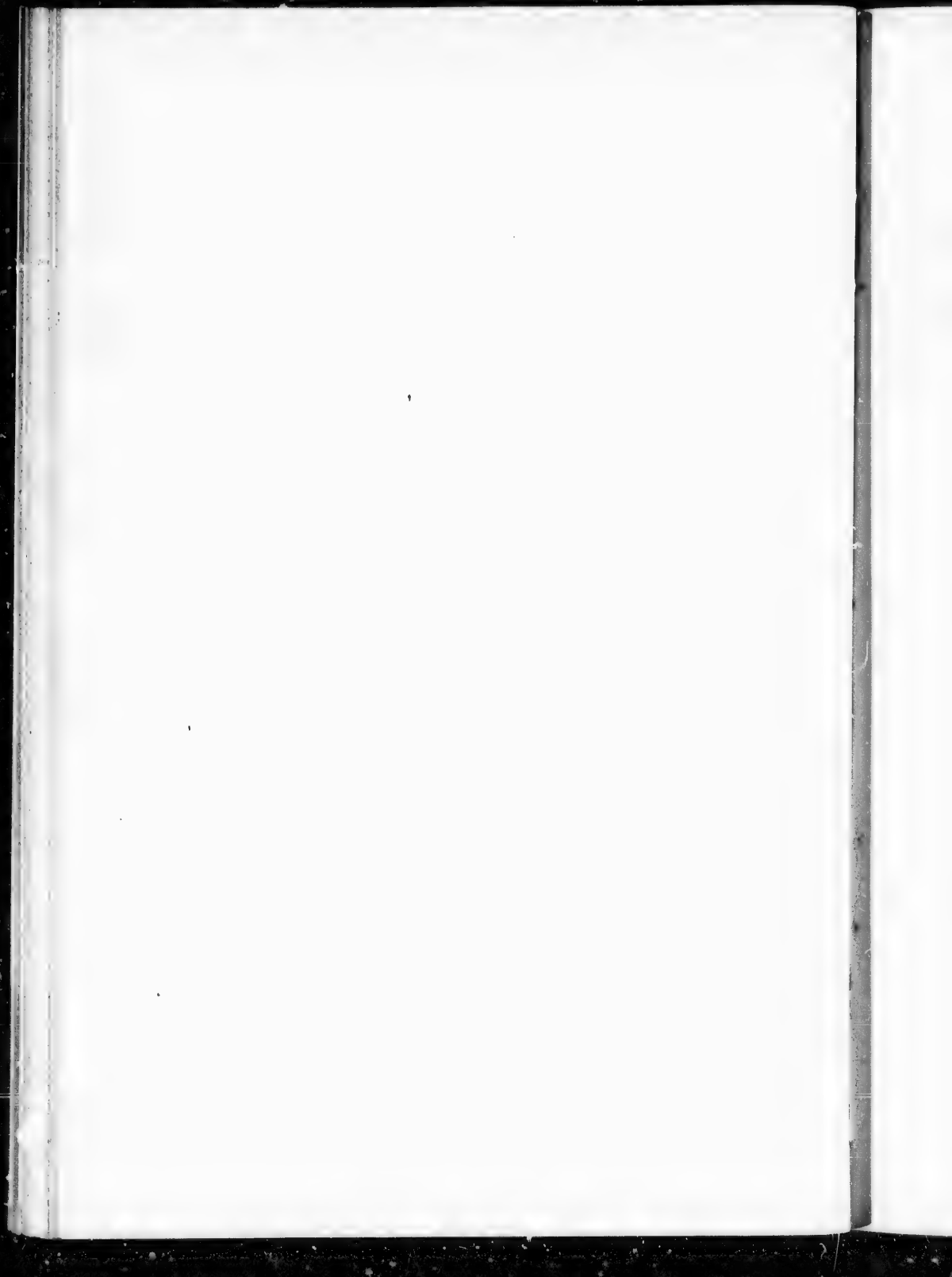


VERS LE NORD, À LA HAUTEUR DE L'ÎLE CHARLES (12.30 p.m. 23 JUILLET).





VERS LE NORD (9 a.m. 26 JUILLET).





VERS LE NORD-EST—GRANDE MASSE DE GLACE SOLIDE À LA HAUTEUR DE L'ÎLE SALISBURY (3 p.m. 25 juillet.) [32]



VERS LE SUD (6.30 p.m. 25 JUILLET).

ni
el
vi
ti
so
un
so
n'

pu
vu
fa
co
pe
so
d'a
de
jug
av
av
s'é
W
4.3
att
Ve

2.3
lar
no
lon
riè
no
pet
dis
à 1
tro
rev
mo
con
pou
lan

ave
ver
Ha
fort
dan
baie
cha
ded
bea
ven

épa
du
ven
l'an

ni banquises ni glaciers. Aujourd'hui la température de surface est de 34°; jusqu'ici elle était de 32° et 33°. Nous sentons évidemment l'effet de l'eau plus chaude qui vient de la baie par le cap Digges. 3 p.m., par le travers du cap Moses Oates; continuons à longer la côte nord de l'île Charles. 8 p.m., vent de sud sud-ouest, temps sombre; marchons à mi-vitesse. 11 p.m., notre loch et notre estime nous mettent à une dizaine de milles au large de l'extrémité orientale de l'île Salisbury; nous laissons le navire dans son sillage, car il fait trop sombre pour rallier la terre. Nous n'avons pas rencontré de glace, mais nous ne pouvons pas voir bien loin.

Samedi, 23 octobre.—Bourrasque de sud-ouest. A 5 a. m. nous faisons reprendre au navire sa route nord $\frac{1}{2}$ ouest et partons à toute vitesse; pas de glace en vue. Trouvons un très fort courant allant au sud-est, avec gros clapotis. Le jour se fait à 7.45 a. m.; temps sombre et nuageux; ne pouvons voir bien loin; à 9 a. m. il commence à neiger. Nous devons être tout près de l'île Salisbury, mais le courant peut nous avoir emportés plus loin que nous n'avions calculé. A l'endroit où nous sommes en ce moment nous avons toujours rencontré de la glace dans nos trajets d'aller et retour. A 10 a. m. la neige continuant et n'y voyant plus, nous décidons de cotoyer et de gagner cap Digges. Nous devons être près de l'île Salisbury à en juger par le chemin que nous avons fait et d'après les clapotis du courant que nous avons suivi depuis quelques heures; nous devons être à peu près à l'endroit où nous avons été soudainement entourés de glaces le 15 juillet au matin. A 11 a. m. le temps s'éclaircissant un peu par intervalles, nous gagnons la haute terre à l'est du cap Wolstenholme et rangeons la côte pour le cap Digges; gros neige par intervalles. A 4.30 p.m. par le travers du cap Wolstenholme. Comme nous ne pouvons pas atteindre Port-Laperrière avant la nuit, nous mettons le navire le bout au vent. Vent frais sud-ouest, avec beaucoup de houle et de neige.

Dimanche, 24 octobre.—12 a. m., il neige ferme; le vent porte plus à l'est. A 2.30 a. m. vent frais de l'est et neige. Marchons doucement en avant et gagnons le large. A 6.20 a. m. tournons et reculons pour rallier la terre au cap Digges. Vent nord-est à 8.30 a. m.; nous sommes en ce moment sous le vent du cap Wolstenholme; longeons la terre autour du cap Digges, espérant pouvoir entrer dans Port-Laperrière, mais à 10 a. m. nous y renouons, car il neige trop pour courir ce risque; nous tenons au large debout au vent. Le temps se refroidit, et nous avons une petite neige sèche qui ressemble à de la brume; ne pouvons voir qu'à une courte distance; nous laissons aller la sonde par intervalles, mais n'atteignons pas le fond à 120 brasses. A 2 p. m. grosse mer, la plus grosse que nous ayons eue dans le détroit, avec peu ou pas de vent; il neige ferme; la mer vient du sud-est. Décidons de revenir au havre Douglas, et nous dirigeons sur l'île Charles pour avoir un bon mouillage. A 4 p. m. brise fraîche d'est nord-est, il neige très fort. A 6 p. m., comme nous devons être à l'extrémité occidentale de l'île Charles, nous ralentissons pour la nuit. A 8.30 p. m. vent nord-est, le temps s'éclaircit, le firmament est brillant au nord.

Lundi, 25 octobre.—A 12 a. m. temps clair et froid, le vent tourne nord-ouest, avec petite neige de temps en temps; à 5.45 a. m. nous marchons à toute vitesse vers la côte sud. A 8 a. m. nous apercevons l'île de Wegg et rallions Douglas-Harbour; des bordées de neige presque continuellement. A 9 a. m. il neige très fort; nous jetons l'ancre dans la havre Douglas. A 12.20 p.m., comme nous entrons dans le havre le temps s'éclaircit et le soleil brille, tandis que dans le détroit et la baie extérieure il neige très fort. Nous avons remarqué le même état de choses chaque fois que nous sommes entrés dans ce havre ou dans celui d'Obrien: en dedans beau temps, en dehors tourbillon, vapeur et neige. Aujourd'hui la terre est beaucoup plus couverte de neige qu'elle ne l'était lorsque nous sommes sortis vendredi matin.

Mardi, 26 octobre.—Temps lourd et sombre. Le vent tourne au sud-est. Neige épaisse au dehors; nous ne pouvons pas même voir les îles qui se trouvent à l'entrée du havre. Equipage occupé toute la journée à déplacer le charbon. A 11 p. m. le vent fraîchit du nord-est; une houle considérable entre dans le havre; nous jetons l'ancre de bâbord.

Mercredi, 27 octobre.—Le vent modère à 4 a.m.; neige considérable pendant la nuit. Nous remarquons qu'une grande partie de la neige a été emportée du sommet des collines par le vent de sud-est. A 8 a.m. le vent passe soudainement à l'ouest, et il commence à faire plus froid. En dehors dans le détroit le temps continue d'être sombre et brumeux, tandis qu'ici le soleil brille au-dessus de nos têtes. Toute la journée l'équipage est occupé à transporter de l'eau de l'étang aux chaloupes. A 6 p.m. le vent vire au sud-ouest; la neige tourbillonne en nuages au sommet et sur les côtés des collines.

Judi, 28 octobre.—Toujours gros vent de sud-ouest. Au dehors le temps paraît sombre et la mer grosse. Nous voulions partir aujourd'hui pour l'ouest, mais en présence des conditions atmosphériques et du baromètre qui baisse, nous n'avons pas jugé sage d'exécuter notre projet. Il neige constamment. Avec le vent que nous avons eu depuis notre départ de Cap Digges, nous savons qu'il ne peut y avoir eu de glace au sud des îles Salisbury ou Southampton. A 6 p.m. grand vent de nord-ouest.

Vendredi, 29 octobre.—A 5 a.m. temps calme et clair ici; au dehors, dans le détroit, la même vapeur noire au-dessus de l'eau que nous avons observée chaque jour. A 6 a.m. nous décidons de nous mettre en route dès qu'il fera jour. Nous levons l'ancre de bâbord. A 8 a.m. il fait jour. A 9 heures nous levons l'ancre de tribord et prenons le large. Temps beau et clair dans le détroit. Dès que nous dépassons la sortie du havre, nous entrons dans la neige. Nous ne pouvons pas dire que c'est une tempête de neige, mais il tombe constamment une petite neige sèche assez épaisse pour obscurcir la vue et nous empêcher de voir loin. Nous avons une brise fraîche du nord-ouest. Tournons l'extrémité nord-ouest de l'île Joys à 10. 15 a.m., et montons le détroit vers le nord-ouest, avec l'intention de retourner dans la baie d'Hudson. Ce ne sont ni la glace ni le froid qui nous ennuiant, mais des bourrasques constantes qui viennent de toutes les directions et la neige. Nous avons la plus grande misère à prendre le quart du compas, et avec les fortes marées, les courants incertains, l'absence de sondages, la connaissance que l'hydrographie de la côte est entièrement défectueuse, nous pensons courir de plus grands risques qu'il n'est permis. A 11 a.m. le vent souffle maintenant 46 milles à l'heure d'après l'anémomètre, et nous avançons peu ou point. Nous pouvons voir la terre sur la rive sud, que nous longeons de très près, mais au large et en avant nous n'y voyons point du tout. A 2 p.m. le navire ne fait que 3 nœuds à peu près, et l'embrun le recouvre passablement de glace; un ou deux autres degrés de froid l'en couvriraient entièrement. Grosses bordées de neige par intervalles. A 2 p.m., après consultation avec mes officiers, nous décidons d'abandonner la partie et de sortir du détroit; donnons immédiatement vent devant et nous dirigeons au sud-est. Lorsque nous avons changé d'amures nous étions tout près de l'île Wegg et à une vingtaine de milles du cap Moses Oates. Nous longeons la terre du Labrador. A 5 p.m. neige épaisse et vent tournant nord nord-est. A 5.30 p.m., par le travers de l'extrémité occidentale de l'île Prince of Wales. A 7 p.m. le temps s'éclaircit, les étoiles se montrent au sud; mais le temps est sombre et nuageux au nord et au nord-est. A 9 p.m. aurores boréales au nord; brise fraîche de nord-est; temps froid.

Samedi, 30 octobre.—Belle nuit jusqu'à 4 a.m., alors qu'il commence à neiger. A 6 a.m. la neige est trop épaisse pour nous permettre de courir; ralentissons et serrons les voiles. A 7 a.m. reprenons notre marche à toute vapeur. A 8.30 a.m. la neige cesse; arrivons par le havre de Hope's-Advance. Toute la journée nous avons en des bordées de neige par intervalles. Avec ces bordées le vent a sauté plusieurs fois du nord-est à ouest et de ouest à nord-est. Une grande banquise visible au sud, à l'entrée de la baie Ungava. L'embrun se congèle à mesure qu'il tombe tout autour du navire. A 4 p.m., entre les bordées de neige, nous apercevons la haute terre de cap Chudleigh. Appuyons au nord des îles Buttons; par leur travers à 6 p.m. Nous les passons, et à 7.30 p.m. nous dirigeons au sud le long du Labrador; brise fraîche de ouest nord-ouest; eau calme et grandes aurores boréales; toutes voiles dehors. A 8.30 p.m. le vent tourne soudainement au sud-ouest et com-

mence à souffler en tempête, avec neige épaisse; serrons les voiles et ralentissons, car nous ne pouvons pas voir plus loin que la proue du navire.

Dimanche, 31 octobre.—Avons eu sale nuit jusqu'à 4 a.m., alors que le temps s'est modéré et que la neige a cessé; le navire est passablement recouvert de glace. A 2.45 a.m. le mécanicien découvre une crevasse dans la collerette du tuyau d'alimentation; il nous faut marcher doucement, avec réduction de vapeur, jusqu'à 7.15 a. m., alors que nous stoppons. Le tuyau avarié est remplacé par un autre, et à 9.10 a. m. nous partons à toute vitesse. Légère brise d'ouest; le baromètre monte. A 10 a.m. le vent saute au nord-ouest, avec brise fraîche; mettons à la voile. A 9 p. m., par le travers du cap Mugford. Le vent porte plus au nord. Nous faisons 9 nœuds.

Lundi, 1^{er} novembre.—Avons eu une belle nuit claire, avec grand vent de nord-ouest; le navire a fait 9½ nœuds. La même brise a duré toute la journée. A 3 p.m., en vue de la haute terre. Nous tenons au large pour parer l'île Bull-Dog. Grosse mer. Equipage occupé à briser la glace attachée à la coque et aux agrès; nous ne pouvons tenir sur le pont qu'à l'aide de lignes de sauvetage. Vers le soir, le temps se calme; à 7 heures la brise de nord-ouest, tombe, le vent retourne sud-ouest, et il commence à neiger très fort. Allons un peu plus au large.

Mardi, 2 novembre.—A 12 a.m., il nous faut ralentir, car la neige nous empêche de marcher à pleine vitesse. A 5.45 a.m. le temps s'éclaircissant, nous reprenons cette allure. Le vent est maintenant retourné nord-est, et il commence à neiger très fort. A 3 p.m. arrivons à l'île Round-Hill. Nous tenons sous le vent pour avoir moins de mer. Durant la soirée, le vent saute au nord-ouest et tombe graduellement. A 8 p.m. belle nuit fraîche et claire; mer apaisée; vent d'ouest.

Mercredi, 3 novembre.—A 3 a.m. passons entre Belle-Île et la côte nord, et à 5 a.m. mettons en panne en attendant le jour pour entrer dans la baie Château. A 6.45 entrons dans le havre de Pitts, où nous jetons l'ancre. A 7.50 a.m. grand frais de sud-ouest. L'équipage commence immédiatement à déplacer le charbon de la cale aux soutes. A 11 a.m. coup de vent de sud-est, avec grosse neige. Descendons la seconde ancre.

Jeudi, 4 novembre.—A 4 a.m. le vent saute au nord-ouest. Embarquons notre chaloupe à vapeur et votre yole. A 11 a.m. levons les ancres et sortons du détroit. Grand frais de nord-ouest, avec grosse mer. Passons le phare Forteau à 6.30 p.m. A 8.25 p.m., par le travers de l'île Verte. Avec ce coup de vent de nord-ouest nous appuierons à l'ouest avant d'arriver à traverser le golfe.

Vendredi, 5 novembre.—Appuyons vers Meccatina et passons à l'est de Bird-Rocks. Toute la journée nous avons grand vent de nord-ouest et mer considérable.

Samedi, 6 novembre.—La brise de nord-ouest est tombée. A 4 a.m. le vent saute au sud-ouest. A 9.30 a.m., par le travers de cap Saint-Laurent; le vent fraîchit du sud-est. Partons sous le vent du Cap-Breton. Rafale et pluie. Nous tenons tout près de la côte. A 8 p.m. apercevons le feu du cap George, et comme il y a trop de brume pour entrer dans le canal, mettons en panne pour la nuit sous le feu du cap George.

Dimanche, 7 novembre.—A 5.45 a.m. le temps s'éclaircit; descendons au canal Canso. A 10.10 a.m. mouillons et débarquons à Port-Hawkesbury; expédions nos dépêches. Retournons à bord à midi, et à 1 p. m. partons pour Halifax. Aussitôt après avoir tourné la jouée automatique, nous essayons une grosse mer et un grand vent de sud-ouest. Ce vent fraîchissant et le baromètre baissant, décidons de revenir dans le canal et d'y rester à l'ancre jusqu'à ce que le coup de vent soit passé. Vireons de bord à 4.30 p. m. et mouillons à Hawkesbury à 9.30 p. m.

Lundi, 8 novembre.—Grand vent d'est et pluie. Décide de quitter le navire ici, et de me rendre à Halifax par le train du matin. Je laisse le navire aux soins

du capitaine Whitley, avec instructions de le ramener à Halifax dès que la tempête se sera apaisée. J'arrive à Halifax à 6 p. m.

Le *Diana* parvint à Halifax le 11 novembre, après avoir essuyé un gros temps entre Canso et Halifax. Aussitôt amarré, nous opérâmes le débarquement.

Mercredi, 17 novembre.—Toutes les munitions et fournitures ayant été débarquées et mises au dépôt, et le navire ayant été muni de charbon, il partit pour Saint-Jean, Terre-Neuve, où il fut remis à ses armateurs.

COM

F
navire
nos ap
à vap
ponté
ceux-c
prolon
envoy
la côte
dant,
tourne
somm
cenda
Porter
minui
vait d
jour.
temen
l'est et
une ce
ferme.
la glac
ques t
steame
vers l'
Elliot,
soin le
sur la
l'est q
anorm
occupé
les gla
sortir
contré
chasse
soufflé
route o
la rive
libre e
étions
vement
nord-es
sible de
visible
détroit

PARTIE II.

COMPTE RENDU DÉTAILLÉ DES ÉVÉNEMENTS LES PLUS IMPORTANTS
DU VOYAGE, AVEC OBSERVATIONS SUR LES
GLACES RENCONTRÉES.

Partis d'Halifax le 3 juin, nous avons vogué directement vers la haute mer. Le navire était extrêmement enfoncé dans l'eau, car outre nos 430 tonnes de charbon et nos approvisionnements virtuellement suffisants pour dix-huit mois, notre chaloupe à vapeur et nos bateaux de rechange, nous avions sur le pont deux gros yachts pontés de 35 pieds de l'étrave à l'étamot, ainsi que leur lest en fer et leurs yoles; ceux-ci étant aménagés à l'intérieur avec cabines, couchettes, etc., pour une croisière prolongée. On emportait ces embarcations vers le nord pour l'usage des partis envoyés par le service d'Exploration Géologique, l'intention étant d'en envoyer un à la côte sud du détroit et l'autre à la côte nord pour explorer les deux rives. Cependant, bien qu'il fut lourdement chargé, le navire filait bon train. Nous avons contourné Scatari et remonté le long de la rive occidentale de Terre-Neuve. Nous sommes entrés dans le détroit de Belle-Isle le dimanche après-midi, 6 juin. En descendant, nous avons, pour la première fois, rencontré de la glace au large du phare Forteau; comme nous tournions vers l'est la glace a augmenté, et un peu avant minuit, comme elle devenait plus épaisse et plus resserrée, et comme le navire recevait de rudes coups, nous avons arrêté nos machines pour attendre la lumière du jour. Nous étions alors en vue de Belle-Isle, et le problème qui s'imposa immédiatement était la question de savoir si nous devions forcer la marche du navire vers l'est et traverser ainsi la masse dont l'existence, au large, était devenue pour nous une certitude, ou remonter le long de la côte du Labrador entre la glace et la terre ferme. Avant mon départ d'Halifax, on m'avait fourni un relevé des conditions de la glace et un rapport indiquant la position de la glace depuis janvier jusqu'à quelques temps avant notre départ, ainsi qu'un résumé des rapports des patrons des steamers de l'Atlantique Nord qui avaient rencontré des glaces durant leurs voyages vers l'ouest. Ce dernier avait été préparé et obligeamment envoyé par M. James Elliot, de Montréal. Il démontrait, ce que je savais moi-même, ayant étudié avec soin les rapports durant tout l'hiver et le printemps, que, tout en étant amoncelée sur la rive orientale de Terre-Neuve, la glace s'étendait beaucoup plus au sud et à l'est que d'ordinaire. La quantité de glace descendue du détroit de Davis était anormale. Elle était descendue constamment depuis décembre 1896. Les steamers occupés à la pêche des phoques avaient éprouvé des difficultés inusitées à traverser les glaces en mars et en avril. De fait, plusieurs d'entre eux n'avaient réussi à en sortir qu'au mois de mai. A une ou deux exceptions près, ils n'avaient pas rencontré les loups marins, ces derniers étant passés vers le sud, loin des endroits où la chasse aux phoques se fait d'ordinaire. Depuis notre départ d'Halifax, le vent avait soufflé du nord-est; mon opinion et celle de mes officiers était que notre meilleure route devait consister à suivre la direction du nord-est et à sortir entre Belle-Isle et la rive du Labrador, dans l'espoir de trouver une issue qui nous conduirait à la mer libre en dehors des glaces. Le lendemain matin, à deux heures et demie, nous étions de nouveau en route, et bientôt nous sortions des glaces dans une mer relativement libre au large de Battle-Harbour. Il soufflait alors une brise fraîche du nord-est, il faisait très froid et les glaces s'étendaient à l'est aussi loin qu'il était possible de voir du haut du poste de la vigie, et nulle apparence de mer libre n'était visible dans le firmament au-delà; la glace s'amoncelait rapidement en remontant le détroit vers l'ouest.

A notre retour à Halifax en novembre, nous avons constaté qu'à partir du jour de notre passage jusqu'à la fin de juin, le détroit de Belle-Isle avait été plus ou moins rempli de glaces venues de l'Atlantique et s'étendant à l'ouest jusqu'à Meccatina, ce qui avait beaucoup nui à la pêche de la morue.

Le rapport du gardien de phare de Belle-Isle pour le mois de juin 1897 déclare que "ce mois a commencé par de fortes bourrasques de vent froid de l'est au nord-est. Le 6, les glaces ont commencé à entrer dans le détroit et elles sont restées éparpillées jusqu'au 29. Le temps avait été froid, brumeux et humide. Le premier steamer qui soit passé en allant vers l'intérieur est passé le 29. Les goélettes allant vers le nord ont été beaucoup retardées par les glaces." Les rapports du Cap Bauld et du Cap Norman sont virtuellement identiques à celui de Belle-Isle.

Comme nous étions au large de Battle-Harbour, nous avons vu un bateau qui venait vers nous; nous avons arrêté le navire et les bateliers sont venus à bord. Ils nous ont dit que la *Diana* était le premier navire qu'ils eussent vu. Ils ont ajouté que nous ne rencontrerions pas beaucoup de glaces vu que les vents de l'ouest avaient prévalu depuis le printemps et qu'il y avait plus d'eau libre que d'ordinaire.

Nous avons continué immédiatement dans la direction du nord-est, mettant le cap sur l'eau la plus libre. Une brise fraîche soufflait du nord-est; nous avons passé à travers des glaces plus ou moins ouvertes durant toute la journée, et comme il n'y avait pas de houle, nous en avons conclu qu'il devait y avoir une lourde masse de glaces au large; vers le soir le temps s'est épaissi, et comme les glaces se rejoignaient nous avons été forcés d'arrêter le navire. Le lendemain matin, dès qu'il fit jour, nous nous remîmes à l'œuvre. Du côté de terre, la glace semblait solide jusqu'à la rive. Quelques-uns d'entre nous ont alors compris pour la première fois ce que c'est que de pousser un navire à toute vapeur contre des glaces épaisses. Il est certain qu'aucun navire n'étant pas spécialement construit pour ce service n'aurait pu résister aux coups donnés et reçus par le *Diana*. La majeure partie des glaces au milieu desquelles nous nous trouvions flottaient de telle façon que leur sommet s'élevait à 6 ou 8 pieds au-dessus de l'eau, et quelques-uns des glaçons atteignaient lorsqu'ils ne la dépassaient pas notre lisse d'appui. Éparpillés çà et là parmi ces glaces se trouvaient un grand nombre de bourguignons et quelques banquises. La glace n'était pas par grands bancs mais par lourds morceaux et, bien que nous fussions souvent emprisonnés, il n'y avait pas d'étranglement et le navire flottait à l'aise.

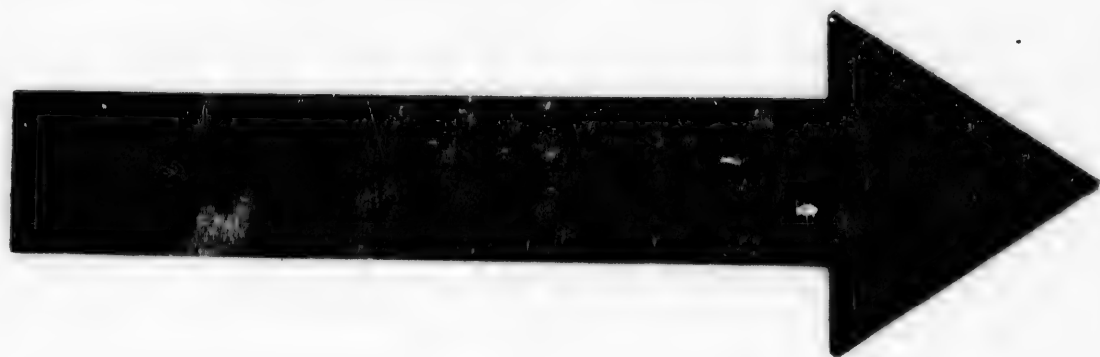
Du 8 au 19 juin nous avons été ou emprisonnés dans les glaces ou occupés à forcer notre passage à travers, en nous dirigeant vers le large. Parfois elles prenaient le large suffisamment pour nous permettre d'avancer à une assez bonne allure, d'autres fois elles se resserraient autour du navire de façon à empêcher tout mouvement dans un sens ou dans l'autre. Durant la matinée du 19 nous avons commencé à ressentir une forte houle venant de l'est et les glaces ont commencé à se diriger vers le large; à deux heures et trois quarts du matin nous avons mis le cap sur le large et accélérant notre marche, à sept heures nous sommes sortis des glaces et entrés dans la mer libre de l'Atlantique. Nous avons eu beaucoup de peine et de difficultés à sortir des glaces. La mer était très agitée et les glaces roulaient et bouillonnaient dans toutes les directions; en dépit de la merveilleuse facilité de manœuvre qui caractérise notre navire et de l'adresse de l'officier en vigie, nous avons reçu de très rudes coups par ricochet. Tous ceux qui sont un tant soit peu au fait de la navigation à travers la glace comprendront ce que c'est que d'entrer à toute vapeur dans un amoncellement de glaces ou d'en sortir à la même allure lorsque la glace est grosse. Il nous a fallu cependant courir ce risque, car nous avions été emprisonnés si longtemps dans les glaçons que nous n'avons pas osé manquer la première occasion d'en sortir.

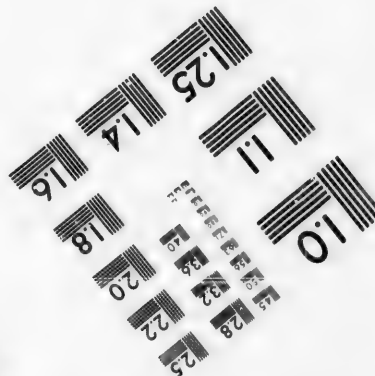
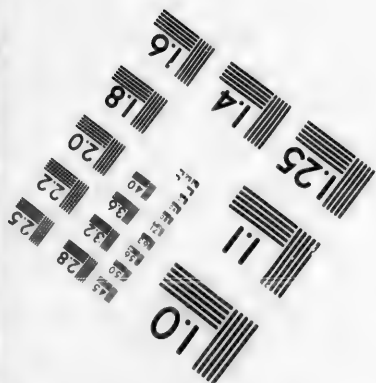
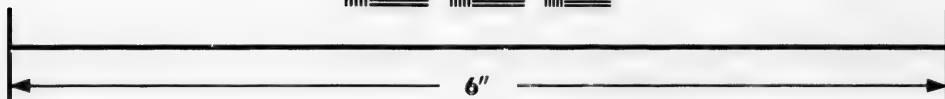
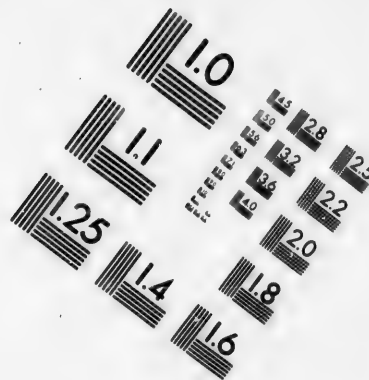
Une fois bien débarrassés de la glace, nous avons navigué à la voile et à la vapeur le long de la lisière du champ; durant l'après-midi notre direction était vers le nord-est, mais vers le soir, comme la lisière de la masse se retirait dans la direction de la terre qui, bien qu'élevée, n'était pas visible, nous avons pu nous diriger vers le nord. Le 20, qui était un dimanche, nous avons couru la bordée de terre afin d'essayer d'atteindre le cap Mugford, dans l'espoir d'entrer à la Mission Morave

à Okkak et d'y prendre un interprète, mais nous avons rencontré une masse solide de glace adossée à terre et qu'il ne pouvait être question de traverser. Nous nous sommes tenus au nord-ouest, le long de la lisière de la glace; le temps était beau et clair; lundi, le 21, nous étions à la latitude de Nachvak, et à environ 85 milles au large, une masse solide de glace s'étendant entre nous et la terre. A midi nous avons jeté la sonde à 120 brasses de profondeur et nous n'avons pas atteint le fond, ce qui démontre que nous étions en dehors du banc décrit par le capitaine Gordon dans son rapport de 1883, alors qu'il lui a fallu naviguer jusqu'à 70 milles au large pour atteindre 100 brasses de profondeur. Nous étions alors près du 61^e parallèle, latitude à laquelle j'avais résolu de mettre le cap sur l'entrée de la baie d'Hudson. Le matin du 22 juin, jour du jubilé, le temps était clair et beau; à cinq heures, comme je croyais me trouver sur le 61^e parallèle, je résolus d'entrer par la première passe praticable. Nous sommes partis dans cette direction et nous avons constaté que les banes de glace étaient plus étendus mais beaucoup plus légers et plus friables que ceux qui nous avaient retardés si longtemps plus au sud. Dans le cours de la journée la glace a commencé à s'éloigner davantage vers le large avec seulement quelques rares interruptions, alors qu'il nous fallait ralentir pour contourner un banc ou reculer et battre en brèche, une barrière s'opposant à notre passage et que nous n'aurions pu contourner sans y mettre plus de temps qu'il n'en fallait pour la traverser. Durant toute la journée, nous avons pu conserver notre direction à une légère déviation près, car les clairières d'eau libre allaient de l'est à l'ouest (franc). A cinq heures du soir, comme nous espérions découvrir la terre d'un moment à l'autre, nous sommes entrés dans un lac d'eau libre n'offrant aucun signe de glace à l'horizon; à 6 heures du soir nous étions en vue des Boutons, un brouillard qui couvrait ces îles s'étant dissipé au moment où nous approchions. Lorsque nous étions au nord du haut du poste de vigie, nous avons pu voir le sommet de l'île Résolution; sûrs de notre position, nous avons dirigé notre route en remontant le centre du détroit, en nous tenant le long de la lisière méridionale d'un épais champ de glace qui s'étendait dans la direction du nord-ouest à partir de l'île Résolution le long de la rive de la terre de Buffin.

La glace que nous avions traversée était en grande partie nouvelle et ne datait que d'une seule saison; son épaisseur était d'environ cinq pieds. Disséminés à travers le tout se trouvaient quelques grosses banquises, un grand nombre de bourguignons et une quantité considérable d'épais glaçons provenant d'anciens champs de glace. Elle était de beaucoup amollie, comme on pourra s'en convaincre par le fait qu'entre 5 heures du matin, heure à laquelle nous l'avons abordée, et 6 heures du soir, alors que nous sommes arrivés en vue des Boutons, nous avons parcouru à la vapeur environ 80 milles en droite ligne; notre parcours réel était de beaucoup plus considérable, bien que, les clairières d'eau libre étant généralement parallèles à notre route, nous n'avions pas été forcés de nous en éloigner beaucoup. Inutile de dire que nous étions tout joyeux de la bonne fortune qui nous avait permis de pénétrer dans le détroit dans des conditions aussi heureuses, et nous avons dirigé le navire vers l'eau relativement libre du détroit dans l'espoir d'entrer prochainement dans la baie après un passage rapide. Nous avons trouvé l'eau tellement libre qu'à 8 heures du soir nous avons ajusté le loch breveté; nous nous trouvions alors le long de la lisière méridionale d'un champ de glace épaisse qui s'étendait vers l'ouest depuis l'île Résolution le long de la rive de Buffin; bien que nous ayons été obligés de retirer notre loch à 10 heures et demi du soir, cependant nous n'avons pas rencontré d'obstruction sérieuse avant le jour suivant, 23 juin, à 3½ heures de l'après-midi, alors que nous avons rencontré une massive barrière de glace qui s'étendait aussi loin que nous pouvions voir à travers le détroit à angle droit de notre route.

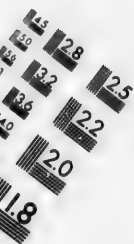
Le désappointement était général, car nous avons compris immédiatement qu'il était probable que tout le détroit était bloqué jusqu'au delà de l'étrémité en amont de la Grosse-Île. Nous avons rencontré cette barrière juste au delà de l'île au Dos-de-Selle, de sorte que, depuis six heures le soir précédent, nous avions parcouru à la vapeur environ 120 milles dans le détroit, nous avions fait passer le navire à travers d'épaisses langues de glace et nous avions porté et reçu des coups





Photographic Sciences Corporation

**23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503**



qui n'auraient pu être risqués par un steamer en fer ordinaire. Cependant, depuis notre première entrée dans le détroit nous n'avions pas rencontré de glace qui pût arrêter un navire tel que celui qui a été décrit par le capitaine Gordon comme étant le mieux adapté à cette route; toutefois, il eut été impossible, même à un navire de ce genre, de suivre une route aussi directe que celle que nous avons suivie. Lorsque nous avons arrêté le navire en face de ce mur de glace nous étions à environ 18 milles au large de la rive nord; le sommet du glacier Grinnell avait été visible durant toute la journée. Après avoir examiné la glace avec soin du haut du poste de vigie, comme nous ne voyions aucun indice de mer libre soit dans la masse soit au delà nous avons décidé de naviguer à la vapeur le long de la lisière de la glace vers le sud, dans l'espoir de trouver une issue; à six heures du soir, jugeant que nous étions à environ quarante-cinq milles de la rive nord, et comme le temps était brumeux et qu'un lourd brouillard surplombait à peu de distance au sud-est, nous avons amarré à la lisière du champ de glace pour la nuit. Nous sommes repartis de bonne heure le lendemain matin et nous avons continué à nous diriger vers le sud jusqu'à ce que nous fussions arrivés en vue de la rive sud dans la direction de Hope's-Advance. Nous avons constaté que la glace se dirigeait vers l'est (franc), et ne voyant aucun indice d'eau libre entre nous et la côte de Labrador à neuf heures du matin nous avons viré et nous sommes retournés à la rive nord, notre intention étant de nous tenir à la lisière de la glace jusqu'à ce qu'elle s'en allât au large ou nous offrit une clairière pour la traverser. Toutes les autorités avaient conseillé de suivre la rive nord comme offrant la meilleure chance de trouver de l'eau libre à bref délai, vu que le long de la rive nord les courants se dirigent constamment vers l'ouest. A trois heures le lendemain matin, le temps étant beau et clair, nous avons eu que la glace tendait à se disjoindre en avant du navire et, en un ou deux endroits, de petites étendues d'eau libre commençaient à se montrer parmi les bancs. Nous doutions fort qu'il fut opportun d'enfoncer le navire de vive force dans la masse; ma propre opinion, comme mon livre de bord en fait foi, était que nous ne pouvions rien gagner à nous engager dans une semblable impasse et que le meilleur plan était de croiser au large de la lisière et d'attendre la débâcle de la glace; cependant nous avions tous hâte de continuer notre route et, s'il était possible, d'entrer dans la baie le jour de la Confédération. Nous avions ordre de "presser le passage à travers le détroit." On nous avait induits à croire que la glace que nous rencontrerions en allant vers l'ouest, bien que plus épaisse que celle que nous avions rencontrée à l'entrée orientale serait "composée de petits morceaux" peu serrés entre eux et paraissant comme si les champs eussent été brisés puis agglutinés ensemble; que ces "innombrables petits morceaux" enlèveraient dans une grande mesure à la masse la force nécessaire pour "endommager sérieusement un navire quelconque qui se trouverait pris dans la glace." Lorsqu'il y a étranglement, les petits morceaux, étant composés de "glace molle et détachée", forment l'office d'un "tampon" entre le navire et les gros glaçons, le protégeant ainsi contre toute pression violente, etc., etc. En conséquence, nous avons résolu de pousser en avant, et à 3 heures 45, le 25 juin, la *Diana* est entrée dans la masse qui se dirigeait lentement vers l'ouest. Nous avons avancé constamment jusqu'à 7 heures 35 du matin, alors que la glace s'est resserrée en une masse solide et qu'il nous est devenu impossible d'avancer ou de reculer. Et qu'il me soit permis de dire ici que le premier signe que nous avions ordinairement du fait que la glace se resserrait était l'impossibilité de faire reculer le navire. La glace se fermait vivement derrière le navire et nous empêchait de nous servir de l'hélice à reculons, nous mettant en même temps dans l'impossibilité de prendre notre élan pour battre en brèche en avant; invariablement, lorsque cela se produisait, nous étions emprisonnés à l'instant même.

Nous sommes restés bloqués jusqu'au soir; vers l'heure du dîner, la glace s'est desserrée suffisamment pour nous permettre de mouvoir le navire en avant et en arrière et de le mettre en marche; à 6 heures et demie du soir nous sommes partis et nous avons marché à une allure raisonnable jusqu'à 10 heures et trois quarts du soir, alors que nous avons été resserrés et bloqués de nouveau; à mesure que nous avançons vers l'ouest nous avons constaté que les bancs devenaient plus larges et plus épais. Lorsque nous étions forcés d'arrêter le navire, nous nous efforcions tou-

jours de le faire à un endroit que notre premier officier, qui était un vieux pilote de glace expérimenté, appelait un endroit capitonné, c'est-à-dire au milieu de petits glaçons ou dans une baie ou une anse s'ouvrant dans l'un des grands bancs et offrant des pointes avancées à l'avant et à l'arrière, ce qui abritait ou protégeait le navire contre une pression directe. Notre expérience, cependant, durant tout le temps que nous avons été pris dans la glace du détroit, a été à l'effet que, lorsque la poussée commençait à se produire, les bancs les plus épais passaient à travers ou au-dessus de ces petits glaçons, de sorte qu'ils ne nous donnaient que peu ou point de protection. La poussée commençait toujours avec la marée montante; elle se produisait parfois à l'étiage et était alors due à l'action du vent sur les bancs lourdement superposés, et elle arrivait comme une trombe pendant la bourrasque; elle atteignait son maximum de violence lorsque le vent coopérait avec la marée. A partir du soir du 26 jusqu'à l'après-midi du 29 juin nous avons été bloqués et entraînés lentement en remontant le détroit dans la direction de la Grosse-Isle. Parfois, l'étranglement était rude et nous étions forcés d'avoir recours à la poudre et à la dynamite pour combattre la pression sur le gouvernail et l'arrière du navire. Les coups de mine étaient tirés aux bouts de gables placées au-dessous de la glace aux endroits où la pression se faisait le plus vivement sentir. Les bancs qui nous environnaient avaient souvent au moins un mille de circonférence, et là où nous avons percé des trous pour placer les mines au-dessous de la glace nous avons constaté que l'épaisseur était de dix à quinze pieds. Durant l'après-midi de mardi le 29 nous avons commencé à ressentir un renflement considérable de la glace; nous nous sommes immédiatement portés en avant, mais nous ne sommes pas allés loin; un peu avant six heures du soir la glace s'est refermée rapidement autour du navire. Mercredi, le 30 juin, durant l'après-midi la glace s'est desserrée; nous sommes repartis et nous avons marché à une allure assez rapide durant cinq heures environ, après quoi la glace s'est de nouveau vivement resserrée et nous a pris comme dans un étau. Nous étions alors assez près de l'extrémité orientale de la Grosse-Isle et à environ 15 milles au large; en mesurant la glace qui nous entourait nous avons constaté qu'elle avait de cinq à dix-neuf pieds d'épaisseur. Ce soir là, le navire a été fortement resserré. La glace se superposait en sommets de pression tout autour de nous; pour la première fois la situation devenait sérieuse. Nous avons mis nos provisions sur le pont et nous les avons divisées en paquets commodes; les chaloupes ont été suspendues aux bossoirs, toutes prêtes pour être descendues rapidement; tout l'équipage a été assigné aux divers postes dans les bateaux; le navire travaillait et gémissait, et nous étions là inactifs et impuissants. Cependant, comme nous nous attendions d'un moment à l'autre à voir la glace traverser le navire de part en part, il a été soulevé hors de l'eau; la glace passant au-dessous l'avait mis à sec et pour le moment tout danger était passé. Le vent soufflait alors une demi-bourrasque du sud-ouest et toute la masse se pressait sur la rive de la Grosse-Isle. C'est dans cette condition que nous avons passé le jour de la Confédération et la nuit suivante. Vers 10 heures, le lendemain matin, 2 juillet, un grand banc, très épais, que nous avions remarqué à quelque distance en arrière du navire, arriva subitement, poussé par le vent et la marée et chassant en dessous ou à côté toutes les glaces plus légères, nous atteignit en poupe, poussant la proue du navire dans la glace en avant et, au moment où il se relevait, forçant le gouvernail d'un côté et emportant la mèche du gouvernail (une pièce de chêne de 14 pouces) à peu près à la hauteur de la ligne de flottaison. Le navire travaillait beaucoup, et pendant un certain temps nous avons craint de voir le poteau du gouvernail et l'hélice emportés avec le gouvernail; mais il s'est relevé de nouveau et la pression s'est relâchée immédiatement. Nos officiers et notre équipage, des hommes qui toute leur vie avaient été accoutumés aux glaces, étaient étonnés de l'épaisseur et de la lourdeur de la glace qui nous environnait et de la façon dont les glaçons se choquaient en tourbillonnant. Inutile de dire que nul navire, à moins d'avoir été construit spécialement dans ce but, n'aurait pu résister un seul instant à la pression à laquelle la *Diana* avait été assujétie durant ces quelques jours, et la *Diana* elle-même n'aurait pu y résister si la glace n'était passée au-dessous d'elle. Entre le 1er et le 4 juillet la glace a continué à pousser, et des sommets de pression se fermaient tout autour du navire. A marée basse la pression se relâchait toujours, et

lorsque la glace était suffisamment relâchée nous nous efforcions de faire mouvoir le navire dans la direction du large ; mais elle ne se relâchait jamais assez pour nous permettre d'aller bien loin. Le plus long parcours que nous pouvions faire chaque fois ne dépassait pas quelque centaines de verges ; notre unique but en déplaçant le navire était de l'empêcher de se rapprocher de la terre, ou de le conduire à un endroit où il serait moins resserré, loin des bancs les plus lourds qui se rapprochaient constamment de la terre à travers les glaçons plus légers. Pendant tout ce temps le vent soufflait constamment de l'est avec brouillards et pluie à intervalles.

L'étranglement le plus sérieux que nous ayons subi s'est produit le soir du 4 juillet. La plus forte pression a porté en arrière des chaînes des haubans du mât de mizaine, où la glace s'était empilée à bâbord à la hauteur de la lisse d'appui ; les baux de lof et de dalle ont été soulevés et régulièrement arqués en dessus au centre ; la toile cirée du plancher de cabine était ramassée par faîtiers, les attaches du pont étaient disloquées, les coutures et joints d'écart étaient ouverts, et comme il pleuvait alors, l'eau dégoulinait dans les cabines au-dessous, les haubans du mât de mizaine retombaient le long du mât comme les banderolles d'un mai, et tout semblait présager une catastrophe ; ceux qui étaient en bas se précipitèrent sur le pont pêle-mêle, prêts à s'élancer sur la glace. Cependant au moment où nous nous attendions à voir les flancs du navire se coller l'un sur l'autre, il se pencha à tribord, obéissant à la pression de la glace qui s'était soulevée à bâbord ; en se penchant, il présenta son flanc de tribord à un angle plus aigu vers la glace qui se trouvait de ce côté, et sur laquelle il glissa immédiatement, la glace passant au-dessous ; il cessa de flotter directement dans l'eau et le danger fut conjuré. Ceci n'aurait pu être fait avec un navire fortement chargé, ni même avec un navire à côtés droits. C'est le dernier étranglement que nous avons eu à subir ; après cette date le vent a modéré et a commencé à souffler de la rive nord du détroit, dégagant la glace de la rive de la Croisette. La glace s'est retirée de-dessous le navire, et bien que la marée montante ait produit de nouveaux amoncellements, il n'y a plus eu ni poussée ni superposition. Le 6 juillet, nous nous sommes mis en route et nous avons commencé à nous frayer un passage à travers la glace. Le navire ne faisait point eau, et ceux d'entre nous qui n'avaient pas encore d'expérience là-dessus étaient surpris de voir comme il était redevenu lui-même. Après quelques coups d'étraves, il a semblé s'étendre ; les coutures et les joints d'écart se sont refermés, le grément s'est replacé de lui-même, et le navire a commencé à devenir plus solide. Le matin du 8 juillet, nous avons pu apercevoir pour la première fois la mer libre au sud d'où nous étions ; seulement quelques clairières où les bancs s'étaient ouverts un peu ; nous avons immédiatement commencé à nous diriger de ce côté ; d'abord, la glace était très épaisse et très ferme et nous avions beaucoup de peine à prendre assez d'élan pour la briser, mais à mesure que nous nous éloignons de la rive et que la glace devenait plus molle et plus ouverte notre marche s'accélérait et nous portions de plus rudes coups. Le 9, nous avons eu un épais brouillard durant toute la journée, la glace ne s'est pas beaucoup désagrégée et nous n'avons fait que peu de progrès. Le 10, il s'est produit un grand changement et nous avons fait une bonne journée de travail, pénétrant vers le soir dans une mer comparativement libre. Le 11, nous étions près de la rive du Labrador et nous avons trouvé la glace bien désagrégée ; à minuit nous avons dépassé l'île Charles ; pendant tout ce temps la lourde masse de glace était près de nous à tribord, s'étendant jusqu'à la rive de Baffin, et nous voguions à la vapeur le long de sa rive sud dans une eau passablement libre. A 2 heures après-midi, lundi, le 12 juillet, nous avions par le travers le cap Diggs, à l'extrémité occidentale du détroit, et il n'y avait pas de glace pour nous arrêter dans la direction de la baie d'Hudson, mais le brouillard nous a forcés à arrêter le navire. Il s'est dissipé, cependant, au bout de deux heures, et nous sommes partis pour traverser dans la direction de l'île Mansfield. Nous n'avons pas rencontré de glace qui put arrêter aucun navire, et le soir du 13 nous avons viré vent devant et nous sommes revenus à la vapeur dans l'intention de sortir de nouveau du détroit. Il nous fallait cependant, à notre retour, débarquer les deux partis géologiques que nous avions à bord, et comme le Dr Bell, qui avait pour mission d'explorer la rive nord du détroit, désirait être débarqué au cap King ou dans les environs à l'entrée sud-est de la passe Fox, le 14 au matin nous avons

orienté notre route, à partir du cap Digges, de façon à passer au sud de l'île Salisbury, et de là au cap King. Nous avons eu beaucoup de brouillard pendant la journée, ce qui a nécessité de fréquents arrêts, de sorte qu'il était tard le soir lorsque nous avons aperçu l'extrémité orientale de l'île Salisbury. Nous avons constaté que notre route était obstruée par un courant de glaces très lourdes qui se déversait de la passe de Fox, remplissant tout le détroit entre la terre de Baffin et l'île Salisbury, ainsi que la passe étroite entre cette dernière île et l'île Nottingham. Ces glaces se dirigeaient vers l'est à une vitesse de cinq nœuds. Comme il y avait beaucoup de brouillard, il nous était impossible de nous faire une idée exacte des conditions, de sorte que nous nous sommes arrêtés pour la nuit en tenant le navire à une courte distance de la masse. Le temps s'est rasséréné de bonne heure le 15 au matin et nous avons navigué à la vapeur le long de la lisière de la glace jusqu'à l'extrémité de l'île Salisbury. Les glaces que nous avions au nord du navire, et à travers lesquelles s'eût été une folie de lancer le navire, étaient plus lourdes que tout ce que nous avions encore vu dans le détroit. Les banes étaient larges et très décorés; une partie considérable de cette glace flottait en s'élevant à une hauteur de cinq ou six pieds au-dessus de l'eau, ce qui indique que son épaisseur était considérable. J'ai informé le Dr Bell qu'il était impossible de tenter de se rendre au cap King pour le débarquer, et que je tâcherais de le débarquer plus loin vers l'est, nous avons immédiatement viré de bord dans l'intention de nous diriger vers l'est et de chercher une ouverture par laquelle il nous serait possible de nous rendre à la rive nord, ou, en cas d'insuccès, débarquer l'autre parti conduit par M. Low, au premier point accessible sur la côte du Labrador ou du sud. Nous sommes partis à 7 heures et demie du matin, et nous n'avions pas fait plus d'un mille depuis notre départ lorsque nous avons été subitement entourés de tous côtés par de lourds banes de glace. Nous avons eu soin de ne pas nous jeter dans le courant qui passait au nord du navire. Durant toute la nuit nous avons observé la façon remarquable dont ces glaçons moutonnaient et s'entrechoquaient dans toutes les directions, la marée où le courant bouillonnant parmi les banes. Des banes de plusieurs acres d'étendue se mouvaient à une vitesse de cinq nœuds, les uns vers l'est, les autres vers l'ouest, tandis que les banes plus gros et plus lourds se mouvaient avec une force irrésistible à travers la route des plus légers, le tout produisant la confusion la plus étonnante. Nous naviguions à la vapeur à la vitesse d'au moins huit nœuds, regardant avec étonnement ce désordre et ce spectacle offert par des forces confondues, lorsque soudainement une aile de glace de plusieurs milles d'étendue se détacha du champ, une aile semblable partit en même temps en arrière de nous, et avant que nous eussions pu nous garer nous étions pris dans la masse tourbillonnante et broyante. La situation était extrêmement sérieuse et nous avons fait tout ce que nous avons pu pour dégager le navire; l'eau libre n'était qu'à une faible distance au sud, mais en dépit de tout ce que nous avons pu faire pendant environ trois heures, il nous a été impossible de parcourir plus de 100 verges, et finalement notre hélice a été prise et serrée de façon qu'il nous était impossible d'avancer ou de reculer. A 11 heures de l'avant-midi il y a eu une augmentation soudaine de la poussée et de la superposition, et un banc particulièrement lourd, forçant son passage à travers la glace autour de nous, atteignit le navire d'aplomb du côté de bâbord; le navire fut subitement élevé à trois ou quatre pieds au-dessus de l'eau et emporté en tourbillonnant sur le banc de glace qui était passé au-dessous de lui, échappant ainsi à la pression. Cette situation assez étonnante se prolongea environ deux heures, lorsque, vers une heure de l'après-midi, la glace se disjoignit aussi rapidement qu'elle s'était réunie, se détacha, cessa de s'entre-broyer; les banes se séparèrent, se retirant avec grand bruit de dessous le navire, qui flotta dans l'eau, et une demi-heure après nous voguions à toute vapeur dans une eau relativement libre. Heureusement, c'était la dernière fois que nous devions être emprisonnés dans les glaces; bien que nous ayons traversé des glaces flottantes plusieurs fois durant les deux semaines suivantes, elles étaient toujours détachées et amollies, et nous n'avons pas eu de peine à nous frayer un chemin à travers. Nous avons longé la lisière de la glace jusqu'au lendemain matin, 16, sans trouver une clairière qui nous permit de nous approcher de la rive nord. Il ne fallait maintenant songer à mettre M. Low à flot. Il nous avait été impossible de le

débarquer à l'ouest de l'île Charles à cause de la langue de glace qui s'interposait entre nous et la terre et qu'il n'aurait pu traverser avec son yacht. A quatre heures du matin, le 16, nous nous sommes trouvés au large de l'entrée du détroit du Roi George, et il n'y avait pas de glace pour nous empêcher d'y entrer. J'en suis arrivé immédiatement à la décision que nous n'aurions pas de meilleure occasion pour mettre M. Low à flot pour son propre compte, vu qu'il avait grande hâte de s'en aller. En conséquence, le cap a été mis sur le détroit. Nous avons avancé lentement, vu que l'endroit était encore inexploré, et nous avons pris la précaution d'envoyer un bateau en avant à environ un mille et demi avec une sonde à main. Comme nous approchions en nous dirigeant sur ce qui nous paraissait une passe entre deux îles, nous avons rencontré quatre Esquimaux dans des kyacks. Ils poussaient des cris et faisaient des gestes frénétiques dans le but de nous expliquer que la passe était mauvaise et que nous trouverions un mouillage dans une autre direction, ce que nous avons fait. Nous n'avions alors aucun interprète régulier à bord, vu qu'il nous avait été impossible de nous arrêter sur un point quelconque du Labrador pour nous en procurer un, et bien que plusieurs de nos hommes eussent préalablement visité les Esquimaux avec Peary ou à bord des navires baleiniers et qu'ils comprissent quelques mots de leur langue, cependant nul d'entre eux ne le savait assez pour soutenir une conversation. Nous avons mouillé sur le côté occidental du détroit à 8 heures de l'avant-midi, et nous nous sommes immédiatement préparés à mettre à flot le yacht de M. Low. Il était à flot à quatre heures de l'après-midi. Nous avons dû changer plusieurs fois de mouillage à cause des glaces qui sortaient des baies intérieures, et, comme il n'eut pas été sûr de passer la nuit où nous étions, j'avais envoyé le second officier avec un bateau pour chercher un meilleur mouillage plus loin en arrière des îles. Il revint dans l'après-midi et fit rapport qu'il avait trouvé un havre spacieux et commode n'ayant nulle part moins de sept brasses à l'entrée. Nous y sommes allés immédiatement et nous y avons jeté l'ancre. Nous l'avons trouvé spacieux, exempt de rocs et de battures, et abrité contre tous les vents. J'ai nommé l'endroit Douglas Harbour. En maintes occasions durant le reste de la saison et plus particulièrement durant les temps orageux de septembre et octobre nous avons été heureux d'y trouver un abri. Samedi, le 17 juillet, nous avons été occupés toute la journée à lester le yacht, à le gréer et à transborder les provisions. Le dimanche, 18, nous nous sommes séparés de M. Low, qui est parti en remontant le détroit, et nous sommes partis pour aller débarquer M. Bell sur la côte nord.

Il nous fallait de nouveau mettre le cap sur la Grosse-Île, ayant décidé de mettre le Dr Bell à flot au bras Ashe. Pour y arriver, il nous fallait traverser le détroit en suivant à peu près la route que nous avions suivie en nous dégageant de la glace qui nous avait retenus prisonniers depuis le 1^{er} jusqu'au 9 du mois. Nous avons trouvé un grand changement dans les conditions. La glace s'était en grande partie fondue et amincie. Elle s'était détachée et ne présentait aucun obstacle sérieux à notre passage. Nous avons aperçu la bouée près du bras Ashe à 7 heures du soir, mais à cause du brouillard le long de la terre il nous a fallu mettre en panne pour la nuit. De bonne heure le lendemain matin, 19, nous étions au large de l'embouchure du bras, que nous avons trouvé rempli de glaces à tel point que nous n'avons pu y pénétrer. La glace qu'il y avait dans le bras s'était sans aucun doute formée durant l'hiver et ne s'était pas encore brisée. La glace de la rive était encore partout attachée aux rochers.

Nous avons reculé à quelques milles en arrière et nous nous sommes arrêtés dans l'espoir que la marée baissante emporterait les glaces. A neuf heures nous sommes entrés de nouveau et nous avons constaté qu'elle était en grande partie détachée, de sorte que nous nous sommes dirigés vers le mouillage et nous avons jeté l'ancre au large de la station d'observation érigée par le capitaine Gordon en 1884. A six heures du soir, le yacht du Dr Bell était à flot et lesté; à 7 heures 30 du soir, le vent avait fraîchi et soufflait une demi-bourrasque, et comme la glace revenait dans le bras, qui était tout à fait libre au sud sud-ouest, nous avons dû démarrer le yacht et lui permettre de chercher un abri plus loin à l'intérieur. Nous avons laissé le navire à l'ancre, mais nous avons dû le tenir sous pression durant une partie de la nuit afin de pouvoir gouverner de façon à éviter les glaces. Le vent est tombé

durant la nuit et le changement de marée a emporté les glaces. De bonne heure, le lendemain matin, le yacht est revenu le long du navire et les approvisionnements du Dr Bell ayant été transbordés, nous nous sommes quittés, le Dr Bell ayant l'intention de croiser à l'ouest le long de la rive, et nous sommes partis pour les îles des Boutons.

Une fois sortis du bras, la brise étant assez bonne, nous avons tendu nos voiles, ajusté le loch brevetés et durant le reste de la journée la *Diana* a filé ses dix nœuds à l'heure, les seules glaces que nous ayons vues étant deux petites banquises. La traversée a été belle jusqu'aux Boutons, que nous avons aperçus à environ neuf heures le lendemain matin. Nous avons vu des glaces dans la baie d'Ungava, et un léger courant de glaçons sortait des Boutons et convergait le long de la rive extérieure du Labrador. Nous avions les îles par le travers, à environ dix milles au sud, et ne voyant pas de glace au large, nous avons viré de bord et nous sommes repartis pour la baie d'Hudson à 11 heures de l'avant-midi, le 21 juillet. Nous étions de retour au cap Digges à minuit le 23, ayant parcouru à la vapeur toute la longueur du détroit en soixante et une heures, y compris un arrêt de quatre heures durant la nuit du 22, alors que l'obscurité ne nous permettait pas de voir notre route à travers une épaisse langue de glace qui nous barrait le passage au large de Maiden's Paps; nous avions d'ailleurs à lutter contre une forte brise. Notre intention en faisant cette source directe était de constater combien il nous faudrait de temps pour effectuer le passage du détroit. Durant ce trajet nous avons lancé le navire aussi directement que nous l'avons pu à travers tout ce qui se trouvait sur son passage, et bien que nous n'ayons pas rencontré de glaces à travers lesquelles un fort navire en fer n'aurait pu se frayer un passage, cependant il n'aurait pu se risquer, comme nous l'avons fait, à travers certains glaçons, et un navire moins maniable que la *Diana* aurait perdu beaucoup de temps à contourner certains des bancs les plus étendus.

Le 24, nous sommes revenus à la vapeur au Port-Laperrière, à l'extrémité orientale de l'île Salisbury, afin d'examiner de nouveau l'entrée de la passe Fox. Entre Digges et Salisbury nous n'avons trouvé aucune glace en traversant, mais entre l'île Salisbury et la terre de Baffin la passe était remplie de lourds glaçons un peu désagregés, lesquels formaient un courant se dirigeant vers l'est. Nous nous sommes tenus le long de la lisière méridionale de ce courant et, graduellement, nous avons été entraînés à mettre le cap sur le sud, au large de l'extrémité orientale de l'île Charles. Nous avons constaté que la glace s'étendait à l'intérieur jusqu'à la rive sud, où nous avions passé dans l'eau libre en allant à l'ouest seulement trois jours auparavant. Le glace était ouverte et beaucoup amollie par l'eau. Cette glace nous avait détournés de la route que nous nous étions proposé de suivre en plein milieu de la passe, de sorte que nous nous trouvions rapprochés de la terre du Labrador. Arrivés tout près de l'île Wegg, nous avons changé notre direction et mis le cap à travers le détroit dans la direction de l'île Emma; en approchant de la rive nord, les glaces étant plus ouvertes, nous avons tourné le navire dans la direction de la Grosse-Île. A cinq heures du soir, le lundi, 26 juillet, nous étions tout à fait débarrassés de la glace, qui s'étendait en s'éparpillant beaucoup plus dans la direction de Hope's Advance. Nous avons immédiatement ajusté le loch et nous nous sommes dirigés vers les Boutons. Le lendemain matin, à 8 heures, nous avions fait 125 milles, et comme il nous fallait attendre encore quelques jours avant de rencontrer à Nachvak le navire qui devait renouveler notre approvisionnement de charbon, je résolus d'aller à la recherche de l'île Verte. L'existence de cette île à l'embouchure de la baie d'Ungava avait été constamment révoquée en doute; les uns affirmant qu'elle existait réellement, d'autres niant positivement son existence. Le capitaine Gordon n'avait pu la trouver et avait conseillé de la biffer de sa carte. Nous avons tourné la proue vers la situation supposée de l'île, et, le 27, à 11 heures de l'avant-midi, nous avons aperçu de hautes terres à l'endroit où l'île apparaissait sur la carte. Cependant, la glace qui remplissait la baie d'Ungava nous a empêchés de nous approcher des terres que nous voyions, et le mirage était si étendu que nous n'avons pu nous faire une idée de l'étendue de l'île. A une heure et demie de l'après-midi, nous avons filé le long de la lisière de la glace dans la direction de Port-Burwell, que nous avons aperçu le même soir; nous n'avons pu cependant y entrer, vu qu'une langue de glace d'environ dix

milles de largeur nous séparait de la terre. Nous nous sommes tenus amarrés durant la nuit à un banc de glace qui dérivait dans la direction des Boutons, et à deux heures du matin, le 23, nous avons démarré, puis, naviguant à la vapeur, nous avons contourné les Boutons et pris le large. Nous avons traversé beaucoup de glace très effritée et très étagée, s'étendant en longs rubans à angles droits de notre route et offrant des clairières d'eau libre. A 9 et 45 de l'avant-midi nous nous sommes trouvés en dehors de tous ces obstacles, et il n'y avait plus d'indices de champs de glace au delà. Quelques banquises étaient disséminées çà et là et il y avait une légère houle venant de l'est. N'importe quel navire aurait pu facilement passer à la vapeur à travers tous les bancs de glace que nous avons rencontrés durant la matinée en question. Après nous être assurés qu'il n'y avait plus de glace à l'est, nous avons viré de bord et nous sommes retournés en arrière à travers la glace jusqu'au havre de Sir Terence O'Brien, à l'intérieur du cap Chudleigh, et nous avons jeté l'ancre. Nous avons quitté ce havre le 30 au matin et nous avons navigué à la vapeur en descendant le long du Labrador jusqu'à Nachvak. Nous ne sommes entrés dans la baie de Nachvak que le dimanche, 1er août, ayant été retardé par le brouillard. Nous n'avons pas vu de champ de glace en descendant et nous n'avons vu que quelques banquises. En arrivant au mouillage du poste de la Baie d'Hudson, nous avons été immédiatement abordés par M. Ford, l'agent en charge. Nous nous étions attendus à rencontrer ici le navire *Erie* de la Compagnie de la Baie d'Hudson, mais nous avons constaté qu'il était parti pour Churchill huit jours auparavant. Il avait dû passer le long de la rive nord du détroit pendant que nous étions à la recherche de l'île Verte. Nous sommes restés à Nachvak jusqu'au 13 août, occupés à remettre en ordre notre chaudière et notre machine, à ajuster un nouveau gouvernail que nous avions à bord, à prendre 300 tonnes de charbon, et à faire un nettoyage général. Nous avons appris de M. Ford que la glace n'était sortie de la baie de Nachvak que vers le commencement de juillet, de sorte qu'il nous aurait été impossible d'y entrer le 21 juin, lors de notre passage en allant vers le nord.

En quittant Nachvak, nous sommes allés directement au cap Mercy, au point le plus oriental de l'entrée du détroit de Cumberland. Notre route nous conduisait directement à travers l'embouchure du détroit d'Hudson, à environ 45 milles au large des Boutons. Nous avons vu quelques banquises, mais pas le même champ de glace. Nous avons aperçu le cap Mercy de bonne heure le dimanche matin, 15 août, et nous avons navigué à la vapeur le long de la rive nord-est du détroit de Cumberland jusqu'à la station balnéaire de Kekerton. Le 18 août nous avons traversé le détroit pour aller à la seule autre station balnéaire stationnaire maintenant en exploitation sur la terre de Baffin à Black-Lead. Ici, nous avons rencontré M. Sheridan, l'agent en charge, et le révérend M. Sampson, missionnaire anglais chez les Esquimaux. Nous avons quitté le détroit de Cumberland pour Churchill, sur la rive occidentale de la baie d'Hudson, le soir du 19 août. Nous ne sommes arrivés à l'île Résolution que le matin du 21, ayant été retardés par le brouillard; nous sommes passés dans le détroit à l'ouest des Boutons et nous sommes allés à Port-Burwell, où nous avons jeté l'ancre à deux heures et demie de l'après-midi. Nous n'avons pas vu de glace à notre sortie du détroit de Cumberland. A Port-Burwell, nous avons trouvé le steamer *Nimrod*, appartenant à MM. Job, Brothers, de Saint-Jean, Terre-neuve; la morue venait d'arriver et l'équipage faisait bonne pêche. Nous sommes partis le même soir pour l'ouest; notre voyage a été orageux en remontant le détroit jusqu'à la hauteur de la Grosse-île. A neuf heures du matin, le 24 août, nous étions au large de l'extrémité orientale de l'île Salisbury, et nous avons trouvé la passe conduisant au cap King encore bloquée par les glaces. Nous n'avons pas tenté de pénétrer dans la masse, et nous nous sommes dirigés vers Churchill, en passant au sud de Nottingham, puis nous sommes descendus entre l'île Coate et Mansfield. Nous avons eu un gros vent et une température très désagréable en traversant la baie, et nous ne sommes entrés dans le havre de Churchill que le soir du dimanche, 29 août. Nous n'avons pas vu de glace après avoir quitté l'île Salisbury.

Nous avons quitté Churchill le 2 septembre, et nous avons passé deux jours à essayer de faire la pêche dans la baie. J'avais l'intention de consacrer une semaine à ce travail, mais la mer était si houleuse qu'il nous était impossible de rien prendre,

et comme nous étions attendus au bras Ashe le matin du 12 septembre pour y rencontrer le Dr Bell, j'ai dû, le 6 septembre, renoncer à la pêche et me mettre en route pour le détroit. Nous aurions pu attendre encore une journée ou deux, mais il y avait toujours le risque, contre lequel il fallait se prémunir, de voir les forts vents du nord-est forcer la glace de la Passe Fox à opérer une conversion en se serrant contre la rive du Labrador et bloquer ainsi jusqu'à un certain point notre passage en dehors. Nous avons contourné la grande batture au large de l'extrémité méridionale de Mansfield le soir du 6 septembre, et, pendant une tempête de neige, nous avons navigué à la vapeur autour de Digges. A 2 heures du matin, le 7, nous étions au large du cap Wolstenholme dans une mer libre. Nous n'avons pas eu de glace, mais il y avait un reflet visible de glace au nord-est. Ce matin-là, nous avons trouvé les terres du Labrador partout couvertes de neige nouvelle; le 7, nous avons eu de la neige à intervalles durant toute la journée, et la nuit suivante nous avons dû mettre le navire à la cape au large de l'extrémité orientale de l'île Charles durant huit heures à cause d'une tempête de neige. Dès les premières lueurs du jour nous nous sommes dirigés vers l'intérieur et nous avons découvert la terre. Dans l'après-midi, nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas. Ici, tout annonçait l'hiver; la terre était couverte de neige, qui s'était amoncelée jusqu'à une grande profondeur en certains endroits.

Nous sommes sortis du havre le soir du 9, et nous avons navigué à la vapeur à travers le détroit dans la direction du bras Ashe, au large duquel nous sommes arrivés à 5 heures du matin, le 10. Il soufflait alors une bourrasque du sud-est et la mer était grosse. Nous n'avons pas osé entrer pour mouiller, vu que la mer entraînait tout droit, et qu'il n'y avait pas là d'abri pour nous. Nous avons retenu le navire à l'embouchure du bras pendant un certain temps, espérant que le Dr Bell ou ses hommes le verraient et sauraient que nous étions là pour les recevoir. Nous nous sommes alors éloignés de la rive et nous avons mis le navire à la cape pour attendre le beau temps; à dix heures de l'avant-midi la bourrasque augmentait et il neigeait beaucoup; nous avons jugé que nous serions plus à l'aise dans le havre, de sorte que nous avons tourné le navire dans la direction de Douglas Harbour. Nous avons été assez heureux pour apercevoir les îles à l'extérieur et nous sommes arrivés à notre mouillage à 4 heures de l'après-midi. Dans l'après-midi du 11, le temps s'étant mis au beau, nous sommes repartis immédiatement pour retourner à la Grosse-Île, et nous avons aperçu le bras le lendemain au point du jour. Il n'y avait pas de glace du tout dans le détroit entre le havre de Douglas et la Grosse-Île. Nous avons embarqué le Dr Bell et son parti avec leurs provisions et leurs spécimens, et comme le Dr Bell désirait amener son yacht au fort Chimo, nous l'avons pris à la remorque et nous sommes partis vers midi, le 12, pour Ungava, où nous étions attendus pour y prendre M. Low et son parti le 15. J'avais l'intention durant ce voyage de régler la question de l'existence de l'île Verte. En conséquence, en quittant le bras Ashe nous avons dirigé notre course vers l'endroit où nous avions vu la terre le 27 juillet. La nuit était claire et belle lorsque nous avons traversé, et nous avons découvert la terre que nous cherchions à 2 heures du matin. Nous avons mis en panne en attendant le jour, et à 6 heures et demie du matin, nous nous sommes dirigés vers la pointe nord-est de l'île. Nous avons constaté qu'elle était beaucoup plus grande que l'île Verte ne pouvait l'être, telle qu'indiquée sur la carte. A 10 heures du matin, comme nous naviguions à la vapeur le long de la rive sud-est de l'île, en cherchant un endroit pour atterrir, nous avons vu plusieurs indigènes dans des kayaks du côté de la terre. Nous nous sommes approchés d'eux et nous les avons hélés. Deux d'entre eux sont venus à bord du navire, et nous ont dit que cette île était l'île Akpatok et que l'île Verte n'existait pas. L'île Akpatok est en conséquence mal placée sur la carte, étant indiquée comme étant située à 25 milles trop loin au sud dans la baie d'Ungava. Les indigènes nous ont indiqué le meilleur mouillage, et dès que nous eûmes jeté l'ancre j'ai envoyé un bateau à terre avec le Dr Bell, qui désirait examiner les rochers. L'Akpatok couvre une grande étendue ayant environ 60 milles de longueur. Elle s'étend presque du nord au sud (franc) et elle est remarquable par ses falaises de calcaire escarpées.

Les indigènes que nous avons rencontrés ici étaient les premiers à visiter l'île depuis une longue période d'années. Ils avaient fait une extraordinaire chasse à l'ours et nous ont dit que le morse y était également abondant. Ils avaient été approvisionnés par l'agent de la Baie-d'Hudson au fort Chimo, et furent assez honnêtes pour refuser de nous vendre leurs peaux, disant qu'elles appartenaient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Lorsque nous leur avons dit que nous connaissions l'agent, M. Mathewson, et que nous arrangerions cela avec lui, ils ont offert de nous donner leurs fourrures, mais à condition que nous les porterions à M. Mathewson et que nous nous arrangerions avec lui pour le paiement, afin qu'il put leur en créditer la valeur. Comme nous savions que la Compagnie de la Baie-d'Hudson ne nous vendrait pas de fourrures, cet arrangement ne pouvait nous convenir, de sorte que nous n'avons pu avoir les peaux. Ces Esquimaux étaient païens, et je mentionne ce fait tout simplement pour démontrer le rigorisme de leur honnêteté comparé aux pratiques des Chrétiens blancs qui habitent le midi par rapport à eux.

En janvier 1860, Akpatok fut le théâtre d'un crime horrible. La barque *Kitty* avait quitté Londres le 21 juin 1859 pour la baie d'Hudson. Elle fut resserrée et écrasée dans les glaces le 5 septembre au large de Middle Savages. L'équipage abandonna le navire, partit dans deux chaloupes, et découvrit la terre à l'île au Dos-de-Selle. Ces deux chaloupes tentèrent de traverser le détroit et de se frayer un passage en descendant le long du Labrador. Au bout de soixante et un jours l'une des chaloupes atteignit la mission Morave la plus septentrionale. L'autre chaloupe avec le capitaine et dix hommes atterrit sur l'île Akpatok. Ils furent d'abord reçus d'une façon hospitalière par les Esquimaux, mais les vivres étant devenues rares, les naturels commencèrent à comprendre que les naufragés étaient réduits à l'impuissance, et ces derniers furent tous massacrés une nuit qu'ils étaient endormis dans leur tente. On dit que les Esquimaux qui ont commis ce crime sont tous morts dans l'île peu de temps après. Quoi qu'il en soit, l'île devint bientôt déserte; on la croyait hantée, et jusqu'à la saison actuelle il était impossible d'induire les naturels à s'en approcher. Nous avons quitté Akpatok à midi, le 14, dans l'intention de passer la nuit à l'abri de l'île Saiglorsok et de partir à la vapeur le lendemain matin pour nous rendre à l'embouchure de la rivière Koksoak, afin d'y rencontrer le pilote que M. Low avait promis de nous procurer. L'île de Saiglorsok n'était pas cependant où nous aurions dû la trouver et nous ne sommes arrivés à l'embouchure de la Koksoak que le 16 au matin. Nous y avons rencontré notre pilote indigène et nous avons remonté la rivière à la vapeur par une forte tempête de neige. À midi, le 17, nous avons jeté l'ancre en face du fort Chimo. Ici, nous avons trouvé M. Low et ses hommes en bonne santé et nous avons été reçus d'une façon très bienveillante par M. Mathewson, l'agent en charge. On était ici en plein hiver, et il y avait plusieurs pieds de neige en arrière du poste. Nous avons quitté le fort Chimo à midi, le 19, et sous la conduite de notre pilote esquimaux nous avons redescendu la rivière encore par une tempête de neige. Nous avons eu de la neige à intervalles durant toute cette nuit et le jour suivant. J'avais eu l'intention de faire escale au havre O'Brien pour y déplacer le charbon et y prendre quelques tonnes de pierres pour le lest avant que de continuer ma route vers Saint-Jean, Terre-Neuve, où il me fallait débarquer les partis d'exploration géologique et faire du charbon, mais en m'approchant des îles du cap Chudleigh qui forment l'abri le plus avancé du havre O'Brien, comme le thermomètre s'élevait et que la brise de l'ouest fraîchissait, j'ai jugé qu'il valait mieux continuer, déplacer mon charbon en mer, et nous passer du lest additionnel, ce que nous avons fait. Nous avons contourné le cap Chudleigh le soir du 20 et nous avons eu une belle navigation jusqu'à Saint-Jean, où nous avons jeté l'ancre à deux heures et demie du matin, le 25. À son voyage de retour, la *Diana* avait fait une moyenne de près de 9 nœuds à l'heure; nous n'avons pas vu de champs de glace et très peu de banquises.

À Saint-Jean, nous avons été traités avec beaucoup de bienveillance par Son Excellence le gouverneur sir Herbert Murray, M. Job, le propriétaire de la *Diana*, et tous les autres. Nous sommes restés là, occupés à faire un nettoyage général et à prendre un supplément de charbon, jusqu'au matin du 6 octobre, alors que, le temps s'étant mis au beau, nous sommes partis pour retourner à la baie d'Hudson. Nous avons eu du beau

visiter l'île
e chasse à
avaient été
assez hon-
naient à la
as connais-
t offert de
. Mathew-
ut leur en
edson ne
r, de sorte
mentionne
mparé aux

Kitty avait
rasée dans
ndonna le
ielle. Ces
ge en des-
chaloupes
ec le capi-
une façon
s naturels
nce, et ces
ente. On
île peu de
hantée, et
pprocher.
it à l'abri
rendre à
Low avait
nous au-
uk que le
s remonté
avons jeté
ommes en
athewson,
de neige
us la con-
e par une
tte nuit et
pour y dé-
at que de
rquer les
nt des îles
comme le
u'il valait
ditionnel,
du 20 et
l'ancre à
avait fait
s de glace

Don Excel-
et tous les
rendre un
nt mis au
du beau



САР ЧУДЛЕИГН (15 ОКТОБРЕ).



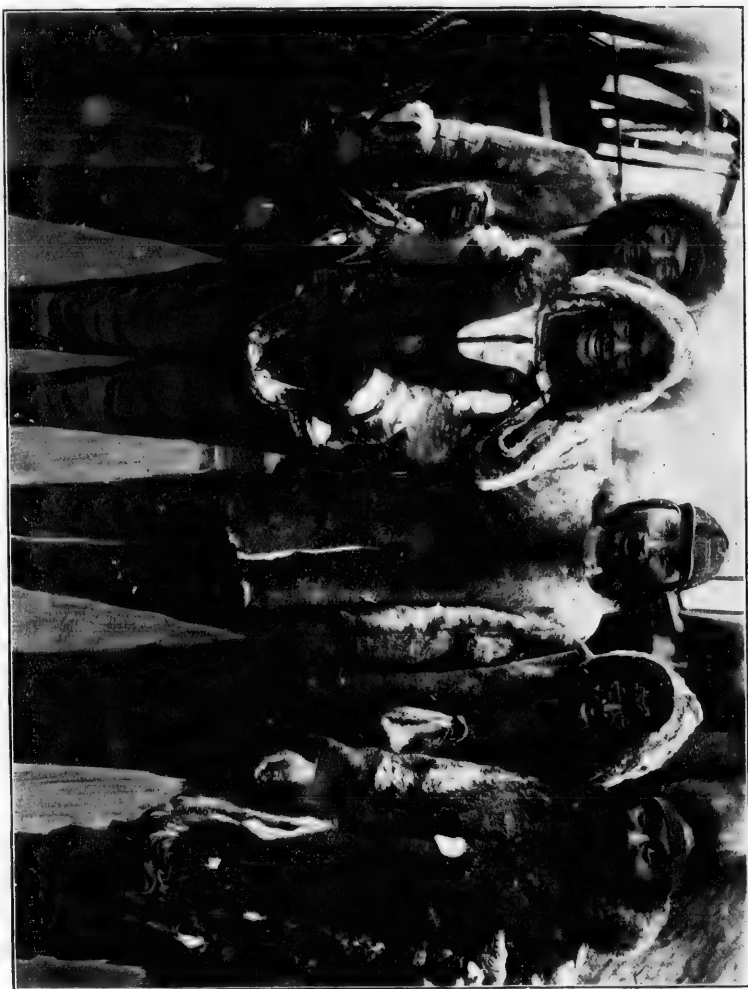
[48] KYACKS ESQUIMAUX VENANT AU NAVIRE.





MARI ET FEMME-DOUGLAS-HARBOUR-L'HOMME EN HABITS D'HIVER (28 OCT.)





ESKIMAUTS À DOUGLAS-HARBOUR (20 OCTOBRE).

temps
ques.
vapeur
Nous
forte l
au ven
bor po
ayant
le nor
dirigé
comm
avait
nous s
terro,
lender
somm
il fais
avons
route
interv
le ven
le bea
heure
Ile.
de fai
douce
n'avie
suffisa
rante
et de
cherch
18, il
du ha
qui é
relief
de D
contre
pour
ils ét
réjou
fants,
près
et il
rocaill
à l'œu
laquel
sent p
reche
ouest,
trouv
prolon
les co
puisa
aux b
vêtem
du ma
ou dè
avion

temps jusqu'à Belle-Isle, mais au delà, presque constamment de la neige et des bourrasques. Le 8, nous sommes entrés dans le havre de Pitt pour y atterrir notre chaloupe à vapeur et notre guigue supplémentaire; nous y avons été retenus jusqu'au matin du 10. Nous avions à peine contourné le cap Charles lorsque nous avons été assaillis par une forte bourrasque du nord-ouest accompagnée d'un tempête de neige. Nous avons brassé au vent à l'abri de la côte du cap Bluff et nous sommes entrés dans Snug Harbor pour la nuit. La bourrasque et la neige ont continué jusqu'au 12, alors que le vent ayant modéré et le temps s'étant mis au beau, nous avons continué notre route vers le nord. Nous avons aperçu les Boutons à midi, le vendredi, 15, et nous nous sommes dirigés de façon à passer au sud des îles en remontant par le détroit de Grey, mais comme nous dépassions le cap Chudleigh une neige épaisse commença à tomber; il avait neigé toute la journée par intervalles. Le temps était au vent et à l'orage et nous avons décidé d'entrer dans le havre O'Brien et d'y passer la nuit à l'ancre. A terre, tout annonçait l'hiver, et il est tombé beaucoup de neige durant la nuit. Le lendemain, le 16, peu de temps après le déjeuner, le temps s'est éclairci et nous sommes sortis pour la deuxième fois; nous étions sortis à sept heures, mais comme il faisait très noir et qu'il neigeait nous étions retournés à notre mouillage. Nous avons dépassé les Boutons Occidentaux peu après midi, et nous avons dirigé notre route en plein milieu du détroit en remontant. Nous avons eu de la neige par intervalles durant l'après-midi et la nuit; il y avait un peu de boue, et nous avions le vent presque en proue et le navire se couvrait d'une lourde couche de glace sur le beaupré et les haubans; cependant nous avançons assez rapidement, et le 17, à 5 heures de l'après-midi, nous avions par le travers les hautes terres de la Grosse-Île. Nous avons ralenti notre marche durant la nuit, vu que nous avions l'intention de faire escale à Douglas Harbour pour y déplacer le charbon et y prendre de l'eau douce. Au cours de nos voyages antérieurs dans le détroit, durant l'été, nous n'avions jamais éprouvé la moindre difficulté à nous approvisionner d'eau, vu qu'il suffisait de nous amarrer à un banc de glace et de mettre le bout de la pompe aspirante dans l'une des flaques d'eau douce qui se formaient à la surface de la glace et de pomper. Comme il n'y avait pas de champs de glace en octobre, il nous fallait chercher notre eau douce à terre. Durant les premières heures de la matinée du 18, il a neigé constamment et nous avons eu quelque difficulté à trouver l'entrée du havre, vu qu'il était presque impossible de distinguer les îles de la terre ferme, qui étaient également couvertes de neige, et les premières ne ressortant pas en relief contre les hautes terres en arrière. Nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas à 3 heures de l'après-midi. Les Esquimaux que nous avions rencontrés en juillet étaient maintenant campés sur une anse de la baie extérieure pour la chasse aux phoques et aux morses. Lors de notre visite en septembre, ils étaient à l'intérieur à la chasse aux chevreuils. Notre retour les a beaucoup réjouis. Le 19, ils se sont rendus à Douglas Harbour, hommes, femmes et enfants, dans l'intention de venir à bord, mais lorsqu'ils sont arrivés sur la grève, près du navire, il soufflait une bourrasque du nord-est qui chassait la neige, et il nous était impossible de tenter d'atterrir avec un bateau sur la plage rocailleuse pour les amener à bord, à cause du ressac; il se sont immédiatement mis à l'œuvre et, en une demi-heure, ils ont construit un igloo ou hutte de neige dans laquelle ils ont passé chaudement et confortablement la nuit suivante, bien qu'ils n'eussent pas de feu. Le 19, la bourrasque nous a empêchés d'envoyer nos bateaux à la recherche de l'eau, mais le lendemain, le 20, le vent ayant modéré et tourné au nord-ouest, nous les avons envoyés dans le bras nord-ouest, où durant l'été nous avions trouvé plusieurs bons cours d'eau; mais, tard dans la soirée, alors que leur absence prolongée commençait à nous inquiéter, ils sont revenus sans eau, ayant trouvé tous les cours d'eau gelés jusqu'au fond. Le 21 nous avons rempli nos réservoirs d'eau en puisant dans un lac à un demi-mille à l'intérieur. L'eau a dû être transportée à bras aux bateaux sur la plage; elle gelait dans les seaux, autour des bateaux et sur les vêtements des hommes. Le 22, le temps était beau et nous sommes partis à 7 heures du matin pour la baie d'Hudson. A 8 heures, il faisait jour. A neuf heures et demie, ou dès que nous fûmes entrés dans le détroit, la neige recommença à tomber. Nous avions eu plus ou moins de neige chaque jour depuis le 15, jour où nous avions

dépassé le cap Chudleigh. Durant l'après-midi du 22 le temps s'est rasséréné et nous avons passé à peu près dix milles au nord de l'île Charles, dirigeant notre route de façon à atteindre l'extrémité orientale de l'île Salisbury dans l'espoir d'examiner encore une fois, le lendemain matin, l'embouchure de la passe Fox. Nous avons navigué lentement à la vapeur en louvoyant sur notre route durant la nuit qui était très noire. Le 23, à 7 heures trois quarts du matin, nous avons supposé que nous étions près de l'île et, jugeant par le murmure de la marée et par la force du courant, nous avons acquis la conviction que nous étions dans les parages où nous avions antérieurement trouvé de la glace. A neuf heures du matin il a commencé à neiger abondamment. Nous avons tenu bon pendant un certain temps, dans l'espoir que, le grain une fois passé, le temps s'éclaircirait, mais à 10 heures de l'avant-midi nous avons une forte tempête de neige et, vu la force et l'incertitude des courants, nous avons renoncé à tenter de nous approcher de l'île et nous nous sommes dirigés à la vapeur vers le cap Digges; dans le cours de l'après-midi, nous nous sommes approché de la terre du cap Wolstenholme. Nous avons aperçu cette terre plusieurs heures trop tôt et trop loin à l'est, ce qui indiquait que nous avions été poussés au sud-est durant la nuit. Nous avons, jusqu'à la tombée de la nuit, suivi de près la terre dont les rives sont escarpées. Le lendemain, 24, à 2 heures et demie du matin, nous avons aperçu le cap Wolstenholme et nous avons côtoyé autour du cap Digges dans l'espoir d'entrer au port Laperrière et d'y rester pour attendre le beau temps, mais il neigeait trop pour risquer d'y entrer. Partout la rive était couverte de neige, et un endroit ressemblait tellement à un autre que nous ne pouvions découvrir l'entrée. Nous ne pouvions voir qu'à quelques pieds de la rive au-dessus de l'eau. Les collines disparaissaient dans les tourbillons de neige chassée par le vent, de telle sorte que nous ne pouvions rien distinguer. Il gelait dur et l'embrun se congelait partout où il se posait. A dix heures de l'avant-midi, nous trouvant alors dans la baie d'Hudson, au large de la pointe sud-est de l'île Digges, nous avons pris le large vent devant; il soufflait une forte brise du nord-est et la mer était houleuse. A deux heures de l'après-midi, la mer était exceptionnellement agitée, et pour circuler sur les postes glissants il nous a fallu tendre des câbles de sûreté pour nous y cramponner. La neige tombait toujours en abondance et il n'y avait aucun signe d'un changement pour le mieux. Nous avons alors décidé de retourner à l'est tandis que nous avions une bonne occasion de partir. De bonne heure, dans la matinée du 25, le vent sauta au nord-ouest et le temps s'éclaircit quelque peu; nous avons pu apercevoir les hauteurs du cap Moses Oates, et après nous étions en vue de la rive du Labrador, que nous avons suivie, et nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas un peu après midi. Il avait neigé durant toute la matinée, mais en entrant à l'abri des terres nous avons retrouvé le beau temps. Le 26, le vent était retourné au sud-est et il neigeait encore si abondamment qu'il nous était impossible de voir les îles au large de l'entrée du port. Dans l'après-midi, le vent prit les proportions d'une bourrasque, et il nous fallut jeter une deuxième ancre. Le 27 et le 28 nous sommes restés à l'ancre. Le temps était noir et orageux au-dessus du détroit, et il nous était impossible de voir à quelque distance au large; dans le havre, le temps était variable, des brouillards de neige passant à intervalles et le vent sautant constamment d'un point à l'autre. Le 29 au matin, le temps semblait plus beau, et j'ai décidé de retourner dans la baie. Nous avons levé nos ancres et nous sommes partis à neuf heures de l'avant-midi. Le temps était alors clair dans le havre et à quelque distance à l'extérieur parmi les îles. A 10 heures et quart nous étions sortis dans le détroit et nous dirigions notre route de façon à passer près de l'extrémité orientale de l'île Charles; à notre avant et autour de nous, le temps était très épais, le sommet des collines à l'intérieur étant enveloppé dans les tourbillons de neige, mais nous pouvions voir distinctement le bord de la rive; à onze heures de l'avant-midi, il soufflait une demi-bourrasque tout droit en avant et le vent fraîchissait, amenant une lame courte et brisée; nous avons continué jusqu'à 2 heures de l'après-midi; le navire se couvrait rapidement de glace autour du beaupré et des haubans, vu que l'embrun s'y congelait à mesure qu'il s'y déposait. A 2 heures, nous avons décidé de virer de bord et de sortir du détroit. Nous avons contourné les Boutons à 7 heures du soir, le 30, et nous sommes descendus le long du Labrador. Nous avons

pris nos bateaux de rechange à bord au havre de Pitt le 4 novembre, et après les avoir mis en place nous avons continué le même jour en route pour Halifax. Nous sommes passés au cap Saint-Laurent le matin du 6, nous sommes arrêtés à Canso et nous avons fait notre déclaration le 7. Nous avons rencontré une bourrasque de sud sud-ouest avec une mer houleuse au large de Canso le même soir, et nous avons dû retourner nous mettre à l'abri, vu que le navire était trop léger pour bien tenir la mer. Nous avons passé la journée du 8 à l'ancre dans le goulet de Canso, l'équipage étant occupé à remplir les soutes à même la maîtresse partie de la cale afin d'arrimer le navire de façon à le lester davantage à l'arrière. Nous sommes repartis pour Halifax le 9 au matin et nous avons eu de très gros temps la nuit et le jour suivant. Dans l'après-midi du 10, un paquet de mer a abordé le navire en arrière des haubans du côté de bâbord, brisant et emportant l'un des bateaux. Nous sommes arrivés à Halifax et nous avons amarré au quai de la Marine à une heure de l'après-midi le jeudi, 11 novembre.

N

v

o

v

b

la

ét

g

I

aj

cl

in

n

A

et

da

g

ta

pe

la

re

la

la

st

co

et

pe

an

ma

l'b

an

le

jun

la

co

de

Fr

Ma

La

cro

PARTIE III.

NOTES SUR QUELQUES-UNS DES PREMIERS VOYAGES À LA BAIE ET AU DÉTROIT D'HUDSON.—OPINIONS DES CAPITAINES BALEINIERS ET MES CONCLUSIONS SUR LA QUESTION DE LA NAVIGATION DU DÉTROIT.

Je me propose de donner ici de courtes notes sur quelques-uns des premiers voyages d'exploration qui ont été faits au détroit et à la baie d'Hudson, ainsi que les opinions obtenues de quelques-uns des capitaines baleiniers qui ont fait de fréquents voyages dans le détroit et qui ont hiverné là ou dans la partie septentrionale de la baie. Mon intention n'est pas de parler des voyages entrepris par les vaisseaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson et exécutés régulièrement depuis le premier établissement de la compagnie sur les bords de la baie; ces vaisseaux partaient généralement à la fin de juillet ou au commencement d'août, ainsi qu'en septembre. Il leur était inutile d'opérer le passage plus tôt, car les expéditions en chaloupes qui apportaient les pelleteries de l'intérieur ne pouvaient pas arriver aux dépôts de la côte avant la fin de juillet; tandis que dès qu'ils avaient débarqué les provisions importées, et embarqué les ferrures et les produits de la pêche de la saison, ils n'avaient plus rien à faire et le plus tôt ils revenaient au marché le mieux c'était. Alors comme aujourd'hui, la pêche se faisait en juillet et en août, époque où la truite et le saumon passaient de la mer dans les rivières; la pêche de la baleine blanche dans les rivières avait lieu vers le même temps. Lorsque les vaisseaux de la compagnie étaient retenus après la mi-septembre, c'était toujours à cause de leur arrivée tardive; en raison de vents contraires, de calmes ou de retards dans la glace, ils ne pouvaient pas quelques fois atteindre les ports de Churchill, de York ou l'entrée de la baie James avant le mois de septembre; dans ces cas ils étaient retardés pour leur retour, et plutôt que de se risquer dans le détroit, ils étaient obligés d'hiverner dans la baie. Les vaisseaux dont il est ici question étaient naturellement des voiliers, et la plupart des obstacles qu'ils rencontraient n'auraient pas beaucoup retardé des steamers. Donc l'expérience des vaisseaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson ne concernant, comme je l'ai expliqué, que la seule saison comprise entre la fin de juillet et la fin de septembre, ne saurait servir à déterminer les conditions de la navigation pendant le mois de juin, au commencement de juillet et octobre.

La première charte de la Compagnie de la Baie d'Hudson fut octroyée en 1668, année pendant laquelle le prince Rupert envoya dans la baie une expédition commandée par le capitaine Zachariah Gillam à bord du *Monarch*. Cette expédition passa l'hiver à la rivière Rupert et établit un fort appelé Fort Charles, le premier poste anglais sur la baie d'Hudson. La charte accordait à la compagnie et à ses successeurs le commerce exclusif de la baie et du détroit d'Hudson, avec droits territoriaux et juridiction sur toutes les terres et régions de la côte et adjacentes qui n'étaient pas la propriété réelle d'un autre Prince ou Etat chrétien, à être regardées et réputées comme l'une des plantations ou colonies britanniques dans l'Amérique, sous le nom de Terre de Rupert.

Frobisher—1576, 1577, 1578.

L'un des premiers voyages faits aux environs du détroit d'Hudson fut celui de Frobisher en 1576. Il partit de la Tamise le 8 janvier avec le *Gabriel*, de 35, le *Michel*, de 30, et une pinasse de 10 tonneaux, pour découvrir une route allant à Cathay. La pinasse fut perdue; le *Michel* fut séparée des autres par un coup de vent, et, croyant que le *Gabriel* s'était aussi perdu, retourna en Angleterre. Monté sur le

Gabriel, Frobisher vint en vue du Groënland le 11 juillet, du promontoire nord le 21 juillet, et pénétra dans le détroit Frobisher durant le mois d'août. Il retourna en Angleterre, où il arriva le 2 octobre de la même année. Il revint l'année suivante avec trois vaisseaux, dont l'un était l'*Aid*, de 180 tonneaux, prêté par la reine Elizabeth. Il partit d'Angleterre le 29 mai, des îles Orkneys le 8 juin, et arriva à l'île de Hall, dans le détroit de Frobisher, le 17 juillet; et le 23 il prit possession formelle de la terre nouvelle. Il fit une marche à travers le pays, drapeau au vent, etc., entassa des pierres sur de hautes montagnes et en d'autres endroits comme marque de prise de possession, remerciant Dieu et implorant la Majesté Divine de conduire à la connaissance de la vraie religion et à l'espoir du salut en Christ les barbares indigènes qui avaient été élevés dans le paganisme et l'infidélité, etc. Il retourna en Angleterre le même automne. Il revint l'année suivante avec une expédition plus nombreuse, dans l'intention d'y fonder une colonie. Les colons, cependant, refusèrent d'y rester, car ils trouvaient le climat trop rigoureux. En 1861 et 1862, le capitaine Hall a trouvé des traces de cette expédition sur les bords du chenal Frobisher.

John Davis—1589.

John Davis fit voile d'Angleterre le 7 mai 1586, pour son second voyage à bord du *Moonshine*. Il se rendit plus loin que "Meta Incognita," terre ainsi nommée par Frobisher. Il entra dans le détroit d'Hudson, et après en être sorti, continua à descendre jusqu'au chenal de Davis, Labrador. Il revint dans le détroit de Cumberland en 1587, croyant que c'était la route pour aller à Cathay.

Capitaine Weymouth—1602.

Le 4 juin 1602, le capitaine Weymouth partit des îles Orkneys à bord du *Discovery*, 70 tonneaux, accompagné du *Godspeed*, 50 tonneaux. Le 28 juin, sous la latitude 62° 20', il découvrit le promontoire de Warwick, et se tenant le long de la côte, il eut de bonnes raisons de croire que c'était une île; se fondant sur cette supposition, il en conclut que le passage de Lumley et le passage suivant au sud devaient nécessairement être une mer, et comme il y a là un grand courant se dirigeant vers l'ouest, il en conclut qu'il pouvait raisonnablement y espérer un passage. Il arriva à la latitude 68° 53', mais ses hommes refusèrent d'aller plus loin. Ceci avait lieu le 19 juillet. Ils voulaient bien essayer de trouver un passage à l'ouest entre 60° et 57°. Le 26 juillet, sous 60° 40' il trouva un chenal dans lequel il s'avança sur un espace de cent lieues ouest quart sud; ce passage avait 40 lieues de large, et était très peu embarrassé de glaces. Comme plusieurs de ses hommes étaient malades, il retourna en Angleterre, persuadé d'avoir trouvé le passage nord-ouest. Le capitaine Luke Fox est d'opinion que c'est ce voyage qui a porté Hudson à faire sa découverte.

Hudson—1610.

Dans son quatrième voyage, en 1610, Hudson découvrit le détroit et la baie d'Hudson. Parti d'Angleterre le 17 avril, il atteignit l'Irlande vers la fin de mai. Il en repartit le 1^{er} juin, observa l'entrée du détroit de Frobisher le 9 juin et entra dans la baie d'Hudson le 24 juin; le 11 juillet il se trouvait à la hauteur des îles de Gods Mercie, passait par le détroit, puis dans la baie le 3 août. Il entra dans la baie par le détroit entre le cap Wolstenholme et le cap Digges, deux caps auxquels il donna ces noms. Il paraît avoir livré, dans le détroit, un rude combat contre les glaces et les vents. Naviguant au sud le long de la côte orientale de la baie sans trouver un bon abri, il fut entraîné par les glaces le 1^{er} novembre. Au printemps de 1611, son équipage se révolta; Hudson, son fils et sept hommes furent emportés à la dérive dans un bateau non ponté, et on n'entendit plus parler d'eux.

Sir Thomas Button—1612.

Au commencement de mai 1612 sir Thomas Button fit voile d'Angleterre, découvrit les îles auxquelles il donna son nom, les îles Southampton et Mansfield, atteignit la rivière Nelson le 15 août, y passa l'hiver, et retourna au pays en 1613.

Gibbons—1614.

On rapporte aussi que Gibbons en 1614 est entré dans la baie d'Hudson à la recherche d'un passage nord-ouest.

Robert Bylott—1615.

Le capitaine Robert Bylot en 1615, dans le *Discovery*, de 55 tonneaux, avec William Baffin, qu'il avait pris comme pilote, mit à la voile d'Angleterre le 18 avril, aperçut le Groënland le 6 mai, toucha à l'île Résolution le 27 mai, fit du commerce avec les sauvages de l'île aux Sauvages, vit les îles Mill, qu'il nomma ainsi à cause de l'émiettement des glaces sur ces îles. Le 10 juillet, il aperçut la terre à l'ouest de lui, où il trouva une marée venant du nord, ce qui lui donna l'espoir de trouver un passage au nord-ouest; il fit escale au cap Comfort, et de là revint en Angleterre le 9 septembre, après avoir perdu un homme. Il parle très peu de la glace et ne paraît pas avoir été retardé.

Hawkesbury—1616.

Le capitaine Hawkesbury, le 10 août 1616, arriva à Sea Horse Point. Il ne put trouver un passage au delà, de sorte qu'il retourna en Angleterre.

Luke Fox—1631.

Luke Fox, en 1631, dans la pinasse *Charles*, de 20 tonneaux, (avec vingt hommes, deux garçons et dix-huit mois de provisions), partit d'Angleterre le 8 mai, entra dans le détroit d'Hudson le 22 juin, passa Carey Evan's Nest, entra dans Sir Thomas Roe's Welcome, qu'il nomma; il trouva un beau temps clair, une mer libre, libre de glaces, pas de neige sur la terre. Mettant à la voile vers le sud le 30 juillet, il nomma Brook Cobham; il inscrit dans son journal le 3 août, que plus il s'éloignait de Roe's Welcome moins la marée était sensible. Il arrêta à la rivière Nelson le 29 août, où il rencontra le capitaine James; il sortit du détroit au commencement d'octobre et arriva dans le Downs le dernier jour du mois. Il ne paraît pas avoir été troublé par la glace. Il croyait fermement à l'existence d'un passage au nord-ouest; il croyait qu'on le trouverait en haut de Welcome, et dans un climat tempéré.

Capitaine James—1631.

Le capitaine James partit d'Angleterre vers le même temps que Fox. Il entra dans le détroit d'Hudson vers le milieu de juin, fut excessivement embarrassé par la glace, dont il parla longuement; il se rendit au fond de la baie; hiverna à l'île Charleton, où il fut forcé de chercher un refuge de bonne heure en octobre, alors qu'il commença à neiger et à geler très fort. Bien que la glace fut sortie de la baie James le 9 juin 1632, la mer vers le nord fut cependant couverte de glace flottante jusqu'au 22 juillet. James suivit la rive ouest jusqu'à Marble Island, tourna près de la terre ferme jusqu'à Nottingham Island, et étant persuadé qu'il n'y avait pas de passage nord-ouest à trouver, il partit pour l'Angleterre vers la fin d'août, et n'y arriva que le 22 octobre.

Lorsque les rapports ou journaux de James et de Fox furent publiés, on se demandait lequel des deux disait la vérité.

Capitaine Knight et Barlow—1719.

Les capitaines Knight et Barlow partirent pour la baie d'Hudson en 1719, mais nous avons très peu de renseignements sur leur voyage.

Capitaine Middleton—1741.

En 1741, le capitaine Middleton entra dans la baie, avec la *Furnace*, remonta la rivière Wager, mit ses navires *Furnace* et *Discovery* en hivernement dans la rivière Churchill; ils étaient en quartiers d'hiver le 4 septembre en 1741. La rivière était gelée jusqu'à 8 milles en amont du creek d'hivernement le 6 octobre, et les gens pouvaient traverser sur la glace. Le 13 octobre, toute la glace qui bordait la rive en dehors, et sur une longueur de deux milles en amont sur la rivière, fut charriée hors de vue dans la mer. Il sortit de ses quartiers d'hiver de bonne heure en juillet, et le 12 juillet il était dans la latitude 95°30' nord et la longitude 85°55' ouest; il était dans la rivière Wager le 12 juillet 1742; il doubla le Welcome à la voile, découvrit les Frozen Straits et partit pour l'Angleterre le 15 août.

Il partit d'Orkneys le 27 juin 1741, atteignit le cap Farewell le 16 de juillet, Resolution Island, le 23 de juillet, et le 29 de juillet il était arrivé au cap Digges. Il trouva le détroit libre de glace; le même soir—29 de juillet—il atteignit l'extrémité nord de l'île Mansfield; arriva à Carey Swan's Nest le 31 juillet, et décida d'aller passer l'hiver à Churchill. 2 août—En se rendant à Churchill il rencontra beaucoup de glace. Il entra dans la rivière Churchill le 9 août; le 31 août il tira ses navires à terre dans Wintering creek, et les mit en sûreté pour l'hiver le 17 septembre. Le 29 septembre la rivière était pleine de glace.

Il partit de nouveau de Churchill le 1^{er} juillet 1842, et resta dans le Welcome jusqu'au 15 août, alors qu'il partit pour l'Angleterre. Il passa Mansfield le 20, le cap Digges le 21, Resolution Island le 23 août, et arriva à Orkneys le 15 septembre. Il semble avoir rencontrée peu de glace dans le détroit, soit en entrant soit en sortant.

Capitaine Coates—1727 à 1751.

Narration du capitaine W. Coates de 1727 à 1751, durant le temps où il fut au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Barrow, qui publia le journal de Coates, dit: "Bien qu'un siècle se soit écoulé depuis que le journal a été écrit, on trouva que les remarques de Coates sont étonnamment exactes et méritent bien d'être perpétuées parmi les rares et inédits voyages que la Société Hakluyt s'occupe de conserver contre les voyages du temps."

En parlant du voyage à la Baie d'Hudson et de la meilleure manière de manœuvrer un navire dans la glace, le capitaine Coates dit: Tenez bien au sud du cap Farewell, et évitez soigneusement de vous engager dans la glace avant d'entrer dans le détroit de la baie d'Hudson; la glace est dure; et la houle s'enfonce jusqu'à plusieurs milles dans cette glace; les marées et les courants tiennent la glace continuellement en mouvement, rendent dangereux d'y hasarder un navire avant d'être rendu à 10 ou 15 lieues dans le détroit. En 1727 j'ai perdu un navire près du cap Farewell en m'y faisant prendre, et en 1736 j'ai perdu un autre navire durant un calme, lorsque la glace se referma sur moi à six lieues en dedans du cap Résolution; le navire sombra en 20 minutes.

"Tenez-vous sur le côté nord du détroit, parce que le côté nord du détroit et de la baie sont ordinairement libres de glaces les premiers, parce que les vents du nord y soufflent et qu'un courant y attire toujours la glace vers le sud; mais quelques fois les vents produisent un effet contraire.

Vous devriez partir d'Angleterre de manière à vous trouver au large de l'embouchure du détroit vers le 6 de juillet, quelques jours avant ou après, selon que le permettra la saison. Mais remarquez que le 3 juillet 1736 la glace était si épaisse à l'entrée du détroit que, nous trouvant renfermés, notre navire fut écrasé en pièces; et en 1739 nous tentâmes six fois d'entrer dans le détroit entre le 1^{er} et le 2^e de

juillet et nous ne pûmes réussir, tant était compacte et tassée la glace en travers de l'entrée, ce qui nous obligea de rester en mer au large. Je me rappelle qu'une fois nous sommes entrés le 26 juin, et que nous remontâmes avec beaucoup de travail environ 60 lieues; mais alors nous trouvâmes de tels bancs et murailles de glace d'un côté à l'autre que nous fîmes très peu ou pas de progrès avant le 20 de juillet. Et en conséquence, vous voyez qu'il est peu utile d'y être rendu plus tôt et que vos risques sont plus grands; parce que la glace est plus compacte, plus grosse et pas aussi émietlée et ébranlée; et il est incroyable combien de changements opèrent les marées de printemps au commencement de juillet sur la glace à l'embouchure du détroit, et quels immenses champs de glace elles émettent et mettent en pièces, champs qu'il était auparavant effrayant de contempler lorsqu'ils étaient agités et mis en mouvement par ces marées furieuses qui sont si bouleversées et coupées par ces gros morceaux de glace qui les font déborder en remous et tourbillons de la manière la plus terrifiante et qu'il faut examiner d'une manière particulière et soigneuse; et si vous craignez d'être pris avant d'y avoir pénétré d'au moins 15 lieues ou plus, surtout à l'approche des marées du printemps, vous devez patienter et vous faire une règle de rester sur la mer libre au large de ce courant vers l'intérieur.

Plus haut dans le détroit nous trouvons la glace pas aussi dure, en dehors vous êtes près de la rive ou près des îles de glace, jusqu'à ce que vous soyez à mi-chemin vers le haut du détroit, et au delà de cela jusqu'au cap Digges dans les seconds passages étroits (*narrows*) au retour des marées, et plus spécialement des marées de printemps, partout la glace est dure et embarrassante et très dangereuse. On peut à bon droit diviser la glace en trois espèces. Premièrement se trouvent ces îles de glace qui sont d'immenses corps, qui sont si profondément immergées dans l'eau au-dessous du courant des marées, qui sont si fixées comme de la terre sans mouvement ou ce qui est à peine sensible. Secondement c'est ce qu'on appelle de grande et grosse glace solide, et c'est dans cette espèce que nous craignons le plus d'être pris; cette glace s'enfonce profondément dans l'eau et ressent toute la force et la puissance des marées; elle labouré et brise la glace d'une manière si terrifiante que l'on croirait que Dieu l'a doué d'un furieux esprit de perdition, et elle se déchire et se fend elle-même lorsqu'elle se précipite contre ces îles ou l'une sur l'autre comme si elle s'efforçait de voir laquelle sera réduite la première. Troisièmement.—La petite glace est pour ainsi dire le jouet des deux autres espèces de glace, et le vent l'affecte beaucoup plus que les marées, et cette espèce forme de beaucoup la plus grande quantité, nous essayons toujours d'abriter nos navires dans et parmi cette glace, où nous restons facilement et tranquilles et en sûreté sans dérangement, si ce n'est lorsque nous passons près d'une glace agitée, qui se heurte et coure l'une contre l'autre, comme je l'ai dit plus haut. Ceci est évident, que vous la voyiez ou non, parce qu'alors le temps est très sombre et brumeux. Je ne dois pas omettre de dire que bien que la glace soit pour ainsi dire le jouet des marées, ces dernières, cependant, sont violemment affectées par ces épais et gros champs de glace qui les détournent dans toutes les directions, et dans toutes les gradations, selon la masse et la profondeur dans laquelle ils sont immergés.

Ces champs, comme il est dit ci-dessus, labourent la petite glace avec une force étonnante, mais ils sont vaincus par la quantité supérieure de petite glace. Dans toutes ces rencontres il est bien dangereux d'être pris près des bords, où la ruée est aussi puissante que tomber en travers d'une bande de navires dans un fort courant. Aucune puissance ne peut vous détacher avant le retour d'une marée contraire, et ainsi vous restez exposés à l'écrasement et au choc de tout ce qui vient; c'est ce que nous appelons à bon droit une délivrance.

Ce que j'ai dit jusqu'à présent s'applique à la glace dans les détroits, où les marées sont puissantes partout, mais la glace dans la baie jusqu'à ce que vous approchiez de terre est très tranquille, et n'est remuée d'une certaine manière par les vents seulement, ce qui nous fait adopter n'importe quelle méthode ou naviger à n'importe quelle distance plutôt que d'être pris dans la glace de la baie. Et comme mémoire, n'entrez jamais dans un champ de glace la nuit, ni pendant un brouillard, lorsqu'il y a risque d'être renfermé, ou avant de l'avoir circonscrit autant que possible; et n' imaginez pas que c'est perdre du temps que d'y regarder à deux fois avant

de prendre une résolution. J'en ai constamment fait l'expérience, ce qui plus d'une fois m'a donné un avantage considérable sur d'autres navires; bref, chaque fois que j'ai négligé cette précaution, j'en ai été généralement puni avant de pouvoir me dégager.

"Il est tout aussi hasardeux d'entrer dans le détroit avant le commencement de juillet à cause de la glace, que dangereux d'être dans cette baie après le milieu de septembre. Les bourrasques de vent et de neige règnent continuellement avec de très courts intervalles de calme; les froids sont tels que vous ne pouvez manœuvrer le navire; il est possible que les vents diminuent pendant que les gelées règnent, mais à quoi cela sert-il lorsque les poulies sont des serrures, les câbles des boulons, et que les voiles ne peuvent être rentrées ni sorties; c'est certainement la dernière extrémité. La nouvelle glace près des rives et des rivières et l'embrun de la mer s'attachent à votre navire et à vos cordages comme de la glu, vos voiles comme de la poix, et ainsi toutes les opérations par eau cessent, dans la partie nord de la baie d'abord, puis au sud peu après. Les vents sur terre sont variables, et vous avez de courts intervalles de beau temps durant la journée jusqu'à la fin d'octobre, mais ces violentes bourrasques de gelée et de neige sont si fréquentes que toutes nos embarcations sont mises en quartiers d'hiver lorsque les rivières sont couvertes de glace et que les rives sont bordées jusqu'à une grande distance, et l'eau disparaît, la terre se couvre de neige, puis règnent ces vents violents et perçants, qu'aucun être ne peut y faire face longtemps (exceptés à de courts intervalles). Il est difficile de se mettre en garde contre ces poudreries de neige et ces sombres brouillards condensés."

Ellis, Moore et Smith—1746.

Le *Dobbs Galley*, 180 tonneaux, et *California*, 140 tonneaux, William Moore, commandant le *Dobbs Galley*, Francis Smith, le *California*. Henry Ellis alla avec eux en qualité d'agent de ceux qui ont équipé l'expédition. Il croyait fermement au passage nord-ouest. De longues instructions furent préparées pour la gouverne des deux commandants. Ils quittèrent l'Angleterre le 12 juin 1746, de conserve avec les navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Le 5 juillet ils commencèrent à rencontrer les montagnes de glace qu'on trouve toujours au large de l'embouchure du détroit. Ils arrivèrent à l'île Résolution le 8 juillet et firent presque naufrage sur l'île Résolution durant un brouillard. Ils rencontrèrent très peu de glace jusqu'à Upper Savage Islands. Le 13 juillet ils tombèrent dans une abondance de glace basse, de cinq à dix brasses d'épaisseur. A la hauteur du cap Charles, le 17 juillet, ils furent très incommodés par la glace, et le 30 juillet ils étaient à la hauteur de l'île Salisbury. Ils passèrent le cap Digges le 2 août, l'île Mansfield le 4 août, et le 11 août ils aperçurent le Welcome. Il ne se fit rien cette saison-là. Ils prirent leurs quartiers d'hiver à la fin d'août dans la rivière Hayes. L'hiver commença à la fin de septembre. Wintering Creek gela le 8 octobre, et le 31 octobre la rivière Hayes était gelée ferme. Quit-tèrent leurs quartiers d'hiver et mirent à la voile vers le nord-est le 1^{er} juillet 1747; restèrent dans le Welcome jusqu'au 19 août; passèrent l'île Mansfield le 28 août, à destination d'Angleterre; entrèrent dans le détroit d'Hudson le 29 août, y éprouvèrent beaucoup de difficultés à cause du brouillard et de la glace; sortirent du détroit le 9 septembre, et arrivèrent en Angleterre le 28 de septembre 1747. Henry Ellis croyait fermement dans un passage nord-ouest même après son insuccès de le trouver au cours de son voyage.

Franklin et Back—1819.

Le 23 mai 1819, Franklin et Back partirent d'Angleterre à bord du navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson le *Prince of Wales*, pour une expédition sur terre pour explorer la côte à l'est de la rivière Coppermine. Le 4 août ils rencontrèrent leurs premiers icebergs et arrivèrent à York le 30 août.

Parry—1821.

Le capitaine Parry à son second voyage—Parry sur le *Fury*, Lyon sur le *Hecla*—partit d'Angleterre le 8 mai 1821. Rencontra de la glace pour la première fois au milieu de juin (17), latitude 60° 53', et longitude 61° 39'. Aperçu l'île Résolution le 19 juin; entouré pendant une semaine sous l'île Résolution vers le 16 juillet. Le 21 juillet, au large de Lower Savages, ils rencontrèrent trois des navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, partis d'Angleterre vingt jours après eux. Passèrent les îles Salisbury et Nottingham le 13 août, les Frozen Straits (de Middleton) le 20 août, Repulse Bay le 22 août, et mirent leurs navires en hivernement à Lyon Inlet le 6 octobre. Ils avaient coupé un chenal à travers un demi-mille de glace de rivage pour faire entrer leurs navires dans l'inlet. Ils commencèrent à se couper un chemin pour partir le 21 mai 1822. Ils trouvèrent que la glace avait une épaisseur de quatre pieds, bien qu'à certains endroits elle eût douze pieds d'épaisseur. Leur chenal était terminé le 18 juin 1822, et prirent la mer le 2 juillet; entrèrent dans les détroits *Fury* et *Hecla* le 26 août; détroits bloqués par de la glace plate. De nouveau en quartiers d'hiver vers le 4 septembre près d'Igloolik; passèrent 319 jours en quartiers d'hiver; sortirent le 9 août 1823; ils furent entraînés dans des glaces flottantes jusqu'au 12 septembre dans Fox Channel; les navires furent entourés et en grand danger pendant trente-cinq jours; ne sortirent du détroit d'Hudson que le 23 septembre, et arrivèrent en Écosse le 10 octobre.

Capitaine Lyon—1824.

En 1824, le capitaine Lyon, sur le *Griper*, partit d'Angleterre le 20 juin, doubla l'île Southampton le 30 août, et mit le cap sur *Roe's Welcome*. Il entra dans Wager Inlet le 12 de septembre, mais son navire était avarié et faisait eau, de sorte qu'il retourna directement en Angleterre.

Capitaine Back—1836.

Le capitaine Back partit d'Angleterre sur le *Terror* le 14 juin 1836. Le 1er août il lutta contre des champs de glace au large de l'île Résolution; le 23, il aperçut l'île Baffin, et commença à se frayer un chemin à travers une mer de glace jusqu'à l'île Southampton, de là il continua vers Repulse Bay, où il avait intention de passer l'hiver, mais tard en septembre une violente tempête le chassa jusqu'au delà du Cap Comfort, lorsque le *Terror* fut absolument enfermé dans la glace, reposant sur de la glace solide comme sur un berceau, et ballotté d'un côté et d'un autre selon que la plaine gelée se déplaçait sous l'action des courants et des vents. Dans cette position, le capitaine Back et son équipage passèrent l'hiver. Vers la fin de février, le champ de glace se déchira en deux, avec une commotion qui menaça de broyer le navire, les masses brisées de glaces s'ébranlaient en avant et en arrière, s'émiettant et se broyant entre elles avec un bruit assourdissant, en levant le navire absolument hors de l'eau, puis se précipitant contre ses flancs avec une force qui le faisait tourner bout pour bout. Cet état de choses se continua jusqu'au 16 mars 1837, lorsque la crise se produisit, un entrechoquement subit de la glace souleva et rejeta le navire sur le champ de glace; "nous eûmes" dit Back, à peine dix minutes pour exprimer notre étonnement qu'une construction humaine put subir de tels assauts, lorsqu'un autre choc également violent se produisit, et vers l'arrière tribord rejeta une vague de trente pieds de hauteur, surmontée d'une masse bleue carrée de plusieurs tonnes, ressemblant à un "côté entier de maison, qui après être restée un moment suspendue sur le sommet, s'abattit avec fracas dans le creux, dans lequel la partie d'arrière du navire semblait être prise comme dans une caverne. C'était vraiment un moment critique rendu encore plus effrayant par l'état brumeux de la nuit, et l'obscurcissement de la lune."

Durant tout ce temps de désastre, le malheureux *Terror* était ballotté d'un côté et d'un autre sur une distance de vingt-six à quarante-huit milles au nord-ouest de

Seahorse Point, mais après le 16 mars il dériva au large de la côte et s'orienta vers le sud-est. Un autre mois se passa et la glace le tenait toujours dans ses serres, puis elle se sépara de nouveau et Back profita de l'occasion pour réparer son navire mis en pièces. La glace se referma de nouveau sur lui et resta entassée depuis le 27 mai jusqu'au 2 juin, lorsqu'elle se brisa définitivement sans aucun bouleversement. La coque du navire fut calfatée et enduit de goudron, et un chenal ayant été coupé à travers le champ de glace jusqu'à la mer libre, le *Terror* recouvra enfin sa liberté près du cap Charles le 13 juillet. Le navire était brisé, faisait eau et était criblé, il ne nous restait rien à faire que d'essayer de le ramener en Angleterre; lorsqu'il arriva sur la côte nord-ouest de l'Irlande il s'enfonçait littéralement par l'avant, d'une sorte qu'il fut nécessaire de le jeter à la côte dans Lough Swilly, le 3 septembre. S'il eût été trois heures de plus en mer il aurait coulé.

Dr Rae—1846.

En 1846, le Dr Rae partit de Churchill avec une expédition par bateau le 5 juillet. Il rencontra de la glace au large du cap Fullerton le 15 juillet; il atteignit l'embouchure de Wager Inlet le 22 juillet et rentra dans Repulse Bay le 24 juillet, et dans Committee Bay le 2 août, où il prit ses quartiers d'hiver le 2 septembre. Il fit un voyage par terre à travers l'isthme jusqu'au golfe de Boothia en avril 1847; revint à ses quartiers le 5 mai, et le 13 mai il partit de nouveau pour explorer la Péninsule de Melville. Il revint à ses quartiers le 9 juin, y attendit que la glace se brisa jusqu'au 12 août et se mit en route pour retourner à Churchill, y arrivant le 31 août, et à York-Factory, le 6 septembre 1847.

DÉCLARATION DU CAPITAINE THOMAS McKENZIE, DE NEW-BEDFORD.

20 décembre 1897.

Je suis capitaine de la barque de pêche aux phoques la *Platina*; je suis âgé de 45 ans, je fais la chasse aux phoques depuis 1875, mais je ne suis allé au nord de ce côté-ci avant 1896, alors que j'y allai sur la *Platina*. Je partis d'ici le 6^{me} jour de juillet 1896; j'arrivai au détroit le 23 juillet, et j'arrivai à la Pointe aux Phoques à l'embouchure du Welcome le 14 août. Ce n'est pas la glace qui m'a retardé, mais le vent debout. Je rencontrai le premier champ de glace à Lower Savages. En dehors du détroit, j'ai vu beaucoup de banquises, mais pas de champs de glace. La glace que j'ai rencontrée au large de Lower Savages était ouverte, de sorte que j'ai pu me frayer un passage. J'ai trouvé ce même genre de glace tout le long, jusqu'à l'île Charles; je n'ai eu aucune glace après cela jusqu'au Welcome. La glace que j'ai rencontrée dans le détroit était très rongée, chambrée, n'importe lequel de nos bateaux à vapeur aurait pu passer à travers sans difficulté. La glace que j'ai rencontrée en sortant était de la glace de baie; de la glace venant de la baie; la glace de la baie de Baffin ne se rend jamais à une distance dans le détroit; bien que quelques fois des banquises puissent y être poussées. De la Pointe aux Phoques, je remontai jusqu'à Repulse Bay; j'y arrivai le 6 août. Le passage est étroit là et la marée est mauvaise; j'essayai de passer à travers les Frozen Straits pour arriver à Fox Channel, mais je n'en ai jamais eu la chance; il est toujours plein de glaces venant du nord.

Cette glace est chassée de la rive nord-ouest de l'île Southampton, et son reflux bloque le détroit. Le courant entre dans Fox Channel en venant du nord par voie de Pound's Bay, et de l'ouest par le Détroit Fury et Hecla. Sur la rive est de Fox Channel il y a généralement de l'eau libre en été; sur le côté ouest la glace s'étend au large jusqu'à environ cinq milles, cette glace passe vers le sud tout le temps en sortant de Fox Channel pour entrer dans le détroit d'Hudson; c'est de la glace de champ, atteignant parfois de vingt à trente pieds d'épaisseur; c'est presque

tout de la glace empilée, mais dans Fox Channel et dans les Frozen Straits nous voyons de la glace qui n'est pas empilée ayant de vingt à trente pieds d'épaisseur. Je crois que cette glace vient à travers les détroits Fury et Hecla. Je n'ai jamais vu une grande banquise dans le Welcome ou dans Fox Channel, et je n'ai jamais vu une grande banquise en amont de la Grosse-Ile (*Big Island*). Nous voyons de petites banquises de trente à cinquante pieds hors de l'eau, et je crois qu'elles se brisent au large de la terre à cet endroit. La glace du Welcome descend vers le sud en longeant la rive ouest de la baie d'Hudson, elle est éventuellement transportée à travers la baie et sort par les îles et le cap Digges. Lorsque la glace de Repulse Bay se brise en premier lieu du 1^{er} au 10 août, elle sort généralement par les Frozen Straits. Nos chasseurs de phoques à destination du Welcome s'efforcent de partir d'ici vers le 15 juin, de manière à se trouver au large de l'embouchure du détroit d'Hudson vers le 15 juillet. Ils ont trouvé par expérience qu'en général ils ne peuvent entrer avant cette date. Il est inutile d'y aller plus tôt. J'ai examiné plusieurs livres de loch de navires, et je n'en ai jamais trouvé qui fussent partis avant cette date, ils ont toujours trouvé de la glace même à cette date mentionnée du 15 juillet; et ils ont en général passé le détroit et sont entrés dans la baie entre le 5 et le 15 août. Il serait important pour eux d'arriver plus à bonne heure pour la chasse aux phoques; la chasse aux phoques commence sur le côté ouest de l'île Southampton de bonne heure en août, au large de la Pointe aux Phoques ou Yellow Bluff entre la fin d'août et le 10 septembre, et après cela au sud et à l'ouest du cap Fullerton jusqu'au 20 septembre, puis nous sommes obligés de prendre nos quartiers d'hiver le 20 septembre. Les chasseurs de phoques hivernent maintenant soit à Depot Island, soit à Fullerton. Nous agissons à notre idée et d'après ce que nous voyons, plutôt que d'après la carte marine, les cartes marines sont toutes en erreur, il y a le long de la rive dans le Welcome des récifs et des rochers qui ne sont indiqués sur aucune carte marine. La Pointe aux Phoques est à peu près exacte. Nous essayons toujours avec nos voiliers de sortir du Welcome pour notre voyage de retour entre le 1^{er} et le 15 septembre, c'est-à-dire partir de la Pointe aux Phoques à l'embouchure du Welcome. Cette année, 1897, je suis parti le 19 septembre et je n'ai pas vu de glace. J'ai trouvé les Frozen Straits bloqués et suis venu par le sud de Coates Island, de ce côté je n'ai pas vu de glace, j'ai vu quelques banquises au large de l'embouchure du détroit, mais aucun champ de glace. J'étais rendu au delà du détroit le dernier jour de septembre, et j'eus un long et fatigant voyage de retour à cause des bourrasques de l'ouest et du nord-ouest. J'arrivai chez moi le 23 octobre. Nous n'avons pas fait la chasse aux baleines en revenant au pays, mais une fois partis nous revenons aussi promptement que possible. Nous commençons en général à éprouver du mauvais temps et d'épaisses tempêtes de neige dès le commencement de septembre. Pour tout cela la glace de Fox Channel peut descendre au delà des îles Salisbury et Nottingham jusqu'à la côte du Labrador dans l'automne, cependant on trouvera en général un chenal libre par le cap Digges. Nous sommes plus aptes à être enfermés à l'automne à l'île Charles; un de nos baleiniers, le "*Desdemona*" a passé entre l'île Charles et le Labrador et a trouvé un bon chenal. Il y a un rocher au large du cap Kendale, la terre juste en vue, à l'embouchure du Welcome il brise la vague, mais il n'est indiqué sur aucune carte. L'entrée ouest de la baie de York se trouve dans le Welcome au lieu d'être à l'endroit où l'indique la carte. Je ne crois pas que vous puissiez passer à travers le détroit pour entrer dans la baie, même avec des steamers convenables, avant le 15 ou le 20 juillet. La glace en automne n'est pas compacte comme au printemps; elle se forme en langues longues, et vous pourriez passer à travers avec un steamer. A cause des risques de la navigation par suite des gros temps et des tempêtes de neige, je ne pourrais pas conseiller de risquer de sortir de la baie après le 10 ou le 15 octobre, le temps est trop mauvais. Tard en automne vous ne pouvez jamais compter voir la terre pendant plus de deux ou trois heures à la fois. Aussitôt qu'il a fini de neiger d'un côté, il s'élèvera une brise d'un autre et il neigera de nouveau; c'est-à-dire dans le détroit. Dans le Welcome, je n'ai eu aucune neige en juin, juillet ou août. La neige commence avec septembre, et nous l'avons ensuite tout le temps, mais le temps n'est pas aussi mauvais à l'intérieur qu'il l'est dans le détroit. En entrant

dans le détroit, nous nous tenons sous l'île Résolution, mais vous devez être sur vos gardes ou vous serez emportés de nouveau au large entre le Lower Savages, la terre ferme de Baffin et l'île Résolution. En sortant, je considère que la pire partie se trouve entre Mansfield et l'île Charles; c'est mauvais là aussi en entrant, mais en entrant la glace serait la pire entre l'île Résolution et l'île Charles. Je crois, et les indigènes di-ont, que les baleiniers—*bowheads* entrent dans le détroit de bonne heure au printemps le long de la rive sud. Nous ne trouvons jamais de baleines dans Fox Channel, mais à l'embouchure du Welcome et dans Repulse Bay; je n'ai jamais vu une balaine dans le détroit. Je n'ai jamais pris une morue ou un fétan dans la baie, et je n'ai jamais connu quelqu'un qui en ait pris. A Marble Island nous prenons un poisson que nous appelons le poisson-crapaud, mais nous le mangeons pas; il pèse quatre ou cinq livres. Nous pêchons de la truite et de la truite saumonée dans les étangs et les lacs; la truite saumonée porte les taches de la truite, mais elle est de grande taille et ressemble au saumon; la truite ressemble à notre propre truite. Les grosses—la truite saumonée—s'avancent dans l'eau salée en venant de l'eau douce au printemps et y retournent à l'automne. Nous trouvons quelques vaches marines, des baleines blanches et des phoques dans le Welcome, et le *ouguq*, qui est entre une vache marine et un phoque. Je n'ai jamais vu de narval là. Il y a beaucoup de chevreuils à Repulse Bay, pas d'ours pour ainsi dire, quelques renards; pour le bœuf musqué il faut s'enfoncer dans l'intérieur en haut de Wager River. Nous avons renoncé à Marble Island comme lieu d'hivernement, parce que c'est trop loin des fonds de pêche à la balaine. Les baleines deviennent plus rares chaque année. L'huile vaut environ 34 centins le gallon ici, et les os environ \$4 la livre. Nos baleines ont en moyenne de sept à neuf pieds d'os; 12 pieds 3 pouces d'os est autant que vous puissiez avoir; il en a été pris une dans le Welcome il y a sept ou huit ans qui a donné 3,300 livres. Nous employons des indigènes pour faire la chasse pour nous en hiver afin d'avoir de la viande fraîche de chevreuil. Nous trouvons que les indigènes sont de très bonnes gens; ils font tout ce qu'ils peuvent pour nous. Nous rencontrons différentes tribus dans Repulse Bay. La tribu du nord, qui vient de Pound's Bay, n'est pas aussi honnête que les autres.

Les opinions que j'ai exposées dans la déclaration ci-dessus, que l'on vient de me lire, sont celles que j'ai toujours entendu exprimer par les capitaines de baleiniers; ce sont certainement les miennes.

BEDFORD, 22 décembre 1897.

THOMAS McKENZIE.

DÉCLARATION DU CAPITAINE E. B. FISHER, DE EAST FALMOUTH.

21 décembre 1897.

Je suis âgé de soixante et quatre ans, et j'ai visité le détroit et la baie d'Hudson régulièrement depuis 1864—excepté dans deux voyages—commandant des baleiniers. L'habitude est de mettre à la voile de New-Bedford n'importe quand entre le 1^{er} mai et le milieu de juin. L'objet est d'arriver à l'embouchure du détroit vers le 1^{er} juillet. Nous ne faisons pas de chasse à la balaine avant d'entrer dans la baie. La date la plus à bonne heure à laquelle je suis entré dans le détroit a été le 1^{er} juillet. Cette année-là j'arrivai dans la baie le 19 juillet. Je n'ai pas eu de grandes difficultés avec la glace cette année-là. J'entrai entre Mill Island et Salisbury. Tout était plein de glace cette année-là le long de la rive du cap Digges. Dans toute mon expérience du détroit, je n'ai jamais trouvé la glace semblable pendant deux saisons différentes. Il n'y a aucune régularité dans les mouvements de la glace, tout dépend des vents. Une année je suis entré dans le détroit le 1^{er} août et j'arrivai dans la baie le 9 août, et je n'ai pas vu de glace du tout. J'ai pris la glace au large de l'île Résolution le 4 juillet, et n'arrivai en avant de Big Island et North Bluff que vers la fin de juillet, et dans la baie que vers le milieu d'août. Cette année-là, 1874, le détroit a été virtuellement

plein de glace depuis son embouchure jusqu'à Big Island, et depuis Big Island jusque dans la baie, la glace était plus ouverte. Mon habitude lorsque je veux entrer dans la baie est de longer le côté nord du détroit, où je trouve un courant favorable. Je n'ai jamais vu de glace du détroit de Davis en amont de Big Island; en amont de ce dernier endroit je ne m'attendais qu'à trouver de la glace de la baie. L'épaisseur de la glace qu'on rencontre varie beaucoup, certaine glace ayant cinquante pieds d'épaisseur et d'autre six pieds seulement. En amont de Big Island et dans ses environs j'ai trouvé des morceaux de glace ayant plusieurs acres d'étendue. Cette glace n'est pas venue de l'extérieur ou bien elle serait brisée en morceaux. Cette glace épaisse est empilée, elle semble avoir été soumise à une pression et s'était ainsi empilée. Les grandes banquises de l'extérieur ne passent jamais l'île Charles. J'ai vu de petites banquises en amont de cet endroit, mais jamais de grandes. Je n'ai jamais vu de banquises dans le Welcome ou dans le chenal Fox, il n'y a pas assez d'eau pour elles, et elles ne s'y forment pas. J'ai donné au détroit Fisher son nom. En entrant dans le Welcome, j'arrive ordinairement au cap Pembroke, passant au sud de Nottingham, et ensuite je passe à travers le détroit Fisher, au nord de Coates. Au commencement de l'été, j'ai en général trouvé ce détroit libre de glaces. Notre pêche à la baleine se fait entre Marble Island et le Détroit Welcome, et le plus tôt nous y arrivons le mieux c'est. La glace du détroit Welcome descend dans la baie et y fond. J'ai vu le détroit Welcome fermé par la glace jusqu'à la fin d'août, avec la glace de Fox Channel passant à travers les Frozen Straits. Cette glace est entrée après que la glace du Welcome fut sortie. Je n'ai jamais essayé de passer du Welcome dans le Fox Channel avec un voilier. Il est inutile de l'essayer, parce que le courant est trop fort, un courant de cinq à six nœuds. Le courant coule dans les deux sens dans la rivière Wager, le flux entre par le nord et le reflux sort par le sud. Je ne suis jamais allé plus loin dans Fox Channel que le cap sud-ouest, le Cap Fisher, près des îles Three Sisters. Repulse Bay est alimentée de baleines venant de Fox Channel, et il en est de même dans York Bay. Les baleines entrent par le détroit d'Hudson; il y a des années il se faisait beaucoup de pêche à la baleine au large de l'île Résolution en mai. Elles s'y rendent en mai. La pêche à la baleine commence au large de l'embouchure du Welcome en mai et juin, et si les baleiniers pouvaient entrer en passant par le détroit assez à bonne heure ils ne passeraient pas l'hiver dans le nord. Ils hivernent dans le nord parce qu'ils ne peuvent pas passer par le détroit assez à bonne heure pour commencer la pêche à la baleine à temps. Je n'ai jamais pris de poisson de fond, morue ou flétan, dans le détroit ou dans la baie. J'ai vu de la petite morue dans la glace. Les indigènes nous fournissent le saumon et la truite. Au meilleur de mon souvenir, six ou huit baleiniers se sont perdus dans le nord, deux dans le détroit en entrant, l'*Isabella*, un autre, un navire neuf de Londres, le *Pioneer*, ce dernier était un steamer. Ces deux navires ont été écrasés dans la glace; tous deux se sont perdus juste en amont de Big Island en entrant, l'un en juillet, l'autre en août. Les autres navires ont été perdus. Trois ont brisé leurs chaînes à Marble Island et sont allés à la côte, et les deux ou trois autres se sont perdus dans le Welcome sur des récifs. Le dernier s'est perdu il y a eu un an l'automne dernier. Il a donné sur un récif en amont de la rivière Wager. L'homme qui en était le capitaine est maintenant pris dans la glace sur un des baleiniers arctiques sur la côte ouest. La pêche à la baleine est finie; nous perdons de l'argent tous les ans. Les baleines s'offraient facilement et quittent les fonds; de plus on les tue plus vite qu'elles n'augmentent. Nous avions habitude de prendre de très grosses baleines dans le Welcome, mais pas maintenant; c'était il y a trente ans. Pour revenir chez moi j'ai toujours eu pour habitude de quitter le Welcome entre le 5 et le 10 septembre, et il faut ordinairement une semaine ou dix jours pour se frayer un chemin pour sortir du détroit d'Hudson. Je passais par le détroit de Fisher et donnais la course du Cap Pembroke à North Bluff, me tenant à environ vingt milles au large de terre à North Bluff, en passant jusqu'au delà de Button Islands. La dernière fois je sortis en compagnie d'un des navires de la Baie d'Hudson. Je suis ordinairement sorti sans difficultés, mais une année j'ai trouvé la glace partout depuis le nord jusqu'à cinq milles de l'île Mansfield. La glace venait vers le sud de Fox Channel. J'ai pu passer entre la terre et la glace. J'étais parti le 11 septembre et je ne suis arrivé à l'île Mansfield

que vers le 16 septembre. J'avais remonté le détroit Fisher et j'avais rencontré la glace tout près du cap Pembroke. Depuis Mansfield jusqu'à l'est de Nottingham l'eau était libre et je n'ai plus eu de difficultés. Quelques années avant cela, le capitaine Jacobs, du navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson, a été bloqué à la sortie et n'a pu passer; il a dû hiverner dans la baie. Le capitaine Jacobs a dû Island, à l'ouest du cap Fullerton. Lorsque nous hivernons dans le nord nous tâchons de prendre nos quartiers d'hiver vers la fin de septembre. Nous devons le faire de bonne heure parce qu'il sort une telle vapeur de l'eau que nous ne pouvons faire aucune observation et nous ne pouvons rien voir; nous pourrions être chassés par le vent, et à cause de l'incertitude de la boussole nous ne pourrions dire où nous sommes. La glace commence à devenir dure vers le 1er novembre, et vers le milieu de novembre nous sommes finalement pris dans la glace et dans un havre sûr que nous ne pouvons plus briser. La glace d'eau salée gèle d'une épaisseur de cinq pieds et demie environ dans un hiver. Nous commençons ordinairement à couper des tranchées d'environ deux pieds de profondeur de bonne heure au printemps, disons le 1er avril, c'est-à-dire lorsque nous avons intention de scier plus tard. Cela aide à rendre la glace poreuse, et nous donne une moindre épaisseur à scier. Nous jetons du sel dans les tranchées. Avec l'aide du soleil ce sel fait fondre la glace. Puis nous commençons à scier vers la fin de mai ou le 1er juin. Cela dépend de la glace empilée. Nous attendons qu'elle soit partie. Nous finissons de scier vers la fin de juin et nous prenons la mer de suite. J'ai été retenu à Marble Island jusqu'à la fin de juillet. Lorsque j'ai commencé à faire la pêche de la baleine dix ou douze navires hivernaient là; c'était il y a trente ans. Maintenant il n'y en a pas plus de deux depuis dix ans et cela tous les deux années seulement. J'ai enlevé la glace au large de l'embouchure du détroit jusqu'à de soixante et quinze à cent milles au large du rivage. C'est de la grosse glace rugueuse, de la glace du détroit de Davis. Il n'y a jamais beaucoup de courant ou de resserrement dans cette glace. Au large de l'île Résolution je n'aimerais pas durant les hautes mer du printemps à être pris dans ces fentes causées par les marées. Il n'y a pas grand danger de resserrement jusqu'à la hauteur de Big Island, à l'endroit retréci du détroit. Au delà, je ne les considère pas dangereux, bien qu'il faille toujours avoir une bonne vigie, parce qu'on n'y fait nulle part un bon relevé. La première glace blanche unie que vous rencontrez en sortant du détroit est formée dans la baie et dans les environs de l'île Nottingham et autres îles, et ensuite vous rencontrez cette grosse glace rugueuse qui sort de Fox Channel. C'est de la glace plus épaisse, plus brisée et non pas en aussi grands morceaux; elle s'enfoncé profondément dans l'eau aussi loin que vous pouvez voir.

La saison navigable dans le détroit d'Hudson varie. Je dirais que trois mois ou trois mois et demie constituent environ le temps pendant lequel des steamers pourraient naviguer en sûreté pour des fins commerciales.

Cette déclaration ci-dessus m'ayant été lue, je l'approuve et la signe.

FALMOUTH, 22 décembre 1897.

E. B. FISHER.

DÉCLARATION DU CAPITAINE JOHN SPICER, DE GROTON.

23 décembre 1897.

Je suis âgé de 62 ans, j'ai commencé à faire la pêche de la baleine en 1849, c'était dans la mer de Behring. En 1856 et 1857 j'allai au Spitzberg, et en mars 1859 j'allai pour la première fois au golfe de Cumberland. J'étais allé auparavant à l'est du Groënland et en Islande. En 1863 je partis dans la goélette *Active* pour le nord. Je partis d'ici en juin, vers le 20, je ne suis pas certain de la date. Je pensais passer à travers le détroit de Belle-Isle; dans ce détroit je rencontrai de la glace, je

passai à travers cette glace, le 4 juillet j'étais à l'est du cap Charles dans un trou d'eau d'environ 25 milles de tour sans aucune glace, et sans aucune chance pendant 20 jours d'entrer dans la glace d'aucun côté; j'ai vu plusieurs navires dans l'entassement des glaces sans pouvoir remuer; vers le 20 juillet nous eûmes une forte bourrasque qui sépara la glace, de sorte que je pus atteindre la terre du Labrador vers Venison Tickle; j'y fus quelques jours. Je rencontrai un vieux pilote que j'engageai pour me piloter parmi les îles. Tenu le cap au nord parmi les îles à mesure que la glace se détachait et que je pouvais passer; lorsque je fus au nord de Nain je recueillis deux facteurs indigènes de la malle qui se rendaient à Okkak; je rencontrai une forte brise à des bourrasques parmi les îles, le haut de mon grand mât consentit et je dus me rendre à Okkak et y rester cinq jours pour faire des réparations. Rendu à la hauteur du cap Chudleigh, dans la matinée du 12 août, je me dégageai des glaces; en explorant l'horizon avec ma lunette je découvris deux mâts de navires et des chaloupes et des hommes sur la glace à l'est, à environ six milles. Sachant qu'il avait dû y avoir quelque naufrage, j'allai au secours de ces gens, appris que c'étaient deux équipages de chaloupes de la barque *George Henry* de ce port qui s'était perdue vers le milieu de juillet (17). Elle avait été écrasée dans la glace sur les îles Savage du milieu; j'appris que trois équipages d'autres chaloupes avaient été séparés d'eux dans une bourrasque. Je me consultai avec eux; je décidai de voir si je ne pouvais pas trouver les autres chaloupes; c'était à 7.30 du matin; continuai vers l'est sans double ris de voiles, maintenant un bon guet d'en haut; à 11 a. m. je crus me trouver à l'est des bateaux perdus, et pendant que nous discutons si nous les avions passés j'aperçus leurs signaux à ma hanche; virai le navire et m'avançai vers eux à travers la glace épaisse; en les prenant à bord nous avons sauvé les hommes mais brisé toutes les chaloupes. Mis en panne pendant 16 heures dans une forte bourrasque du sud-est et décidai de me rendre à l'endroit où ils avaient laissé le naufrage. Ils l'avaient laissé échoué sur terre et ils avaient débarqué une bonne partie de leurs provisions. J'avais besoin de provisions pour les 34 hommes supplémentaires que j'avais à bord; j'arrivai là dans la soirée du 15 août, trouvai que le navire s'était dégagé de la terre et avait disparu; les provisions qu'ils avaient débarquées avaient été volées, et ne trouvai que quelques voiles.

Je les décidai à se rendre à la Baie d'Hudson, où nous savions qu'il y avait plusieurs navires américains qui reviendraient au pays et prendraient l'équipage naufragé. Dans la matinée du 17 août, pris la mer vers l'ouest, entrai dans la glace avant d'arriver aux îles Savage d'en haut, environ 50 milles au large; la glace y étant épaisse mais détachée, partis franc sud où l'eau était plus libre sur le côté nord, ayant une forte brise, je continuai à travers la glace vers l'ouest jusqu'à environ 30 milles à l'ouest de North Bluff. Dans la matinée je vis un navire au sud-ouest de moi essayant de se faire un chemin à travers la glace à l'ouest, j'arborai mes couleurs et m'avançai vers lui, voyant de l'eau libre vers l'île Charles. Il arbora ses couleurs lorsque j'arrivai à trois milles de lui, il se couvrit de voiles et s'éloigna de moi, lorsque j'arrivai à l'eau libre je lui donnai la chasse, et lorsque je l'eus rejoint je trouvai que c'était le *Prince Arthur*, de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Je lui demandai s'il était allé aux Lower Savages, et où étaient les provisions, et s'il avait vu un navire naufragé: il répondit "Non". Je lui demandai s'il avait vu aucun autre navire; il répondit qu'il avait vu le navire *Queen* au nord de lui dans les environs des îles Savage. Je lui dis que j'avais à bord un équipage naufragé qui cherchait ses provisions. Il me dit que si c'étaient des marins anglais il les prendrait. Je refusai parce que c'étaient des Américains. Je continuai à suivre le bord sud de la glace amoncelée jusqu'à ce que j'eus passé l'île Nottingham, alors que je ne vis plus de glace. Je n'arrivai à Marble Island que le 23 août. A Marble Island je rencontrai d'autres navires et disposai d'une partie de l'équipage; je vis le navire *William Thompson*, de New-Bedford, qui était entré dans la baie quelques jours auparavant, ayant été pendant plusieurs semaines dans la glace pressée dans le détroit sur la côte nord, et il en était sorti avec peu de dommages. Le brick *Pavilion* a aussi été serré sur la côte et fut perdu au large de Crowhead sur les récifs à 70 milles à l'ouest de North Bluff. Son équipage, deux chaloupes, descendit sur la côte, et l'une fut perdue avec tout le monde

en traversant de Résolution au cap Chudleigh. Les deux autres chaloupes arrivèrent au Labrador et vers le cap Mufford trouvèrent un autre navire de la Baie d'Hudson qui était un navire noisé jeté à la côte par la glace. Ils le remirent à flot et gagnèrent Saint-Jean de Terrebonne à son bord. Après avoir disposé de l'équipage, je continuai mon voyage, me frayant un chemin dans Roe's Welcome. J'obtins une cargaison d'huile et d'os et le 23 septembre je partis pour chez moi, malgré l'avis de tous les autres patrons, parce que l'année avant la barque *Black Eagle* était partie pour New-Bedford le 19 septembre, mais en arrivant à l'île Nottingham elle rencontra la grosse glace de Fox Channel et après un temps très orageux elle ne put passer et fut forcée de rebrousser chemin et d'hiverner près du dépôt; mais je filai avec une brise du sud-ouest, lorsque j'arrivai au sud de Southampton et près de Mansfield. Je mis en panne pendant une journée et une nuit dans une tempête de neige, la glace gelant solide depuis les chaloupes jusqu'à la lisse du navire. Dans la matinée du 25 septembre j'atteignis la masse des glaces à l'ouest de Nottingham, sachant que le vent avait soufflé au sud de l'ouest, je pensai qu'il devait y avoir une ouverture sur la rive sud et je suivis la masse le long de son bord sud jusqu'au sud de l'île Charles, et ayant à me frayer un passage à travers environ sept milles de glaces le long de la rive sud, j'allai vers l'est, et lorsque je fus à la hauteur de North-Bluff il me sembla que je sortais de cette masse de glace; je n'ai vu que quelques banquises qu'en dehors du cap Chudleigh, lorsque je suivis la terre et vis la fin de la masse de glace au large du cap Mansfield. Je n'ai pu débarrasser mon navire de la glace que le 7 octobre, au large de Hopedale.

Il est important pour les pêcheurs de baleine d'arriver sur les fonds de pêche dans le Welcome aussi à bonne à bonne heure qu'ils le peuvent. Pour s'y trouver de bonne heure ils doivent hiverner là. L'expérience de nombreuses années leur a démontré qu'ils ne peuvent y entrer assez à bonne heure en venant de l'Atlantique.

J'ai hiverné à Spicer's Harbour avec le *Nile* et la goélette *Eva* l'hiver de 1877 et 1878. Nous étions partis de New-London en 1877, et arrivés au détroit vers le 3 août; nous vîmes quelques masses éparses de glace le long de la baie Ungava et de l'île Green.

Ce voyage-là, je faisais des explorations. J'allai jusqu'à Spicer's Harbour et jusqu'au cap du Roi (*King's Cape*), où je trouvai quelques indigènes; je les pris à bord pour me faire montrer Akolear, un endroit où les indigènes disaient qu'il y avait toujours des baleines. Je retournai à Akolear, qui s'appelle maintenant Spicer's Harbour. Je croisai dans les environs pendant un mois, n'ayant pas rencontré mon compagnon; et comme les Esquimaux voulaient retourner chez eux et me disaient qu'il y avait des baleines dans les environs de King's Cape à cette époque de l'année—en automne, je retournai donc à King's Cape, rencontrai mon compagnon après avoir parcouru le pays pendant quelques jours; je retournai en octobre. Je pris mes quartiers d'hiver à Spicer's Harbour. La glace se forma autour de nous vers le 20 octobre. Le 10 novembre la glace de Fox Channel était prise en travers en avant et aussi loin que nous pouvions voir, et continua tout l'hiver à s'entasser au sud et à l'est, et parfois au nord-est. Il y avait de l'eau libre le long de la côte. En mai et dans la première partie de juin, lorsque je cherchais des baleines, la glace était fermée tout le temps. Le 22 juin, la masse étant désagrégée et laissant un peu d'eau libre, et ne voyant pas de baleines, je décidai de tenter d'entrer dans la baie. Les deux navires appareillèrent et partirent; ayant un bon vent et nous frayant un chemin à travers la glace, nous essayâmes de passer par le détroit de Fisher. Je ne pus pas entrer, mais l'autre navire passa, de sorte que je fis le tour de l'île Southampton, continuant dans la glace jusqu'au 2 juillet, lorsque je sortis de la masse de glace vers le cap Kendall, sur l'île Southampton, où je pris quatre baleines. Je remontai le Welcome et jusqu'à la tête de la rivière Wager, et je revins à la rive ouest du Welcome. Ne trouvant pas de baleines, je décidai d'essayer le Frozen Straits pour aller dans Fox Channel; je fus dans la glace pendant une semaine pour chercher à passer dans Fox Channel, mais je ne pus y réussir à cause de l'entassement de la glace. Je revins à Spicer's Harbour, j'examinai l'endroit et tournai pour aller à Cumberland Sound; je vis mes stations à cet endroit et des

cendis ensuite jusqu'à New-Gummiute; je capturai une grosse baleine et partis pour chez moi le 3 novembre, et ne vis aucune glace en revenant chez moi.

En 1879, le 24 juin, je mis à la voile de nouveau pour le détroit d'Hudson, sur l'*Eva* (il hiverne cette année dans le Welcome); fis escale à Saint-Jean, Terre-Neuve, le 5 juillet; à New-Gummiute le 16 juillet, où j'engageai deux équipages de chaloupe indigènes; le 19 juillet je partis pour Spicer's Harbour; vis un peu de glace au large de l'île Résolution. Le 20 juillet, passai au sud de Résolution; vis de la glace détachée vers le sud et de la glace éparsée le long du côté sud du détroit et quelques banquises jusqu'au 23 juillet, lorsque je jetai l'ancre à Spicer's Harbour. Je partis de Spicer's Harbour le 31 juillet pour Fox Channel; le 4 août, je donnai dans la glace au large de King's Cape, et me fis un chemin vers le nord à travers la glace. La glace de Fox Channel est plus grosse, plus entassée, et est couverte de plus de sable que la glace de la baie. Une partie de cette glace sort de 10 à 15 pieds hors de l'eau; elle se compose de morceaux de dimension modérée, bien que plus grande de bonne heure dans la saison. Le 7 août je fus entouré; ce que je pensais être de l'eau libre était des récifs et des terres basses maintenant appelées îles Spicer, qu'on voyait à peine de dessus le pont à l'eau haute. Au jusan la glace s'entassait à l'est nord-est, et au montant au sud-ouest, à environ trois milles à l'heure, et nous attirant continuellement vers les récifs. Cela me faisait croire qu'il y avait un chenal à travers le détroit de Davis par la voie de Home Bay. Je dérivais avec la glace en avant et en arrière. Le 14 août, étant arrivé à 12 milles au sud de l'île Spicer, je trouvais que le courant se portait vers l'est sud-est. Glace très épaisse le 18 août; à 7 p.m. arrivai à l'eau claire à environ 35 milles au sud de l'île Spicer, et descendis vers King's Cape, avec la masse de Fox Channel à l'ouest de moi. Je ne crois pas qu'il entre beaucoup de glace dans Fox Channel par les détroits Fury et Hecla. On ne connaît rien de la partie nord-est du Fox Channel. Il y a trois lacs au sud du lac Kennedy, et ces lacs se déchargent à un endroit situé à environ soixante et dix milles au nord de Spicer's Harbour. Le saumon y est aussi gros que de jeunes phoques. Les indigènes se rendent du détroit à ces lacs dans leurs kyacks. J'y suis allé avec mes chiens en hiver et j'ai vu les trous dans la glace. Le lac Kennedy, outre qu'il se décharge dans Fox Channel, a aussi un débouché à la tête de la baie Frobisher.

Le 23 août, j'ai vu la terre au cap Fisher, sur le Southampton, à une distance d'environ trente milles; de la glace tout autour à l'ouest ou au nord. Le 25 d'août, frayé un chemin vers le sud-ouest de l'île Mill; n'ai pu aller plus loin; abandonné la tentative de pénétrer dans la baie d'Hudson et Fox Channel cette saison. Tenu au large en allant à Spicer's Harbour; y arrêtai deux jours, revint par l'intérieur de la Grosse-Île, et la suivis; vis quelques morceaux de glaces détachées entre cet endroit et l'île Résolution. J'avais quitté Spicer's Harbour le 3 septembre et passé l'île Résolution au nord par un étroit chenal dans la baie Frobisher, le 13 septembre; vis de la glace dans le Sound Frobisher, un entassement tient souvent là; c'est de la glace du détroit de Davis; jetai l'ancre dans la baie New-Gummiute le 15 septembre. Resté là à faire la pêche à la baleine jusqu'au 4 novembre. J'arrivais mes dernières huiles ce jour-là, lorsque la glace du détroit de Davis se forma sur cette côte et me renferma pour l'hiver, et ne me laissa sortir que le 18^e jour d'août 1880. Lorsque je fus en dehors de la glace, je trouvai la goélette *Delia Hodgkiss* qui avait essayé d'aborder la terre mais y avait renoncé, et je continuai vers Spicer's Harbour pour prendre mes deux équipages de chaloupe, que j'y avais laissés à faire la pêche à la baleine, passant au sud de l'île Résolution le 19 août, apercevant de grosse glace détachée, en grandes nappes, tout le long jusqu'à North Bluff, mais je n'eus aucune difficulté à passer à travers. Le 20 août le cap Best se trouvait au nord, beaucoup de grosse glace et de banquises, mais dispersées. Arrivé dans la soirée du 24 à Spicer's Harbour, trouvai que quelqu'un y était allé et avait volé mes os, mon équipage étant à faire la chasse près de la côte intérieure. On m'avait dit perdu, parce qu'ils n'avaient pas eu de mes nouvelles depuis l'automne dernier. Je partis de nouveau le 31 août, sortis du détroit le 7 septembre; vent nord-ouest le 8 septembre arrivé à l'entassement (n'ai pas eu beaucoup de glace en sortant du détroit) au large

de New-Gummiute, entré et resté à pêcher la baleine là jusqu'au 31 octobre, lorsque je partis pour chez moi, je n'ai pas vu de glace en revenant.

Si je désirais entrer dans la baie d'Hudson aujourd'hui, je me tiendrais bien au large de la côte jusqu'à ce que je fusse rendu vis-à-vis le détroit dans la latitude de l'île Résolution, et alors je tournerais vers le détroit, je m'attendrais à rencontrer de la glace à environ soixante milles au large. Je rencontrerais la glace du détroit de Davis, de la grosse glace amoncelée avec des banquises par-ci par-là. Cette glace du détroit de Davis peut être repoussée jusqu'à Big Island. Je n'ai jamais vu de banquises au delà de cet endroit ; si l'en venait aussi loin que cela, elle rencontrerait l'autre glace qui sort, seuls de forts vents continus de l'est la chasseraient jusque-là. J'ai fait trois autres voyages à part ceux que je viens de mentionner. En 1888, je n'y suis pas allé moi-même, mais j'ai envoyé le capitaine Clisby relever mes postes, sur l'*Era*. Il partit d'ici vers la fin de juin, il fut près d'un mois au large de l'embouchure du détroit, et prit un autre mois pour se rendre jusqu'à Spicer's Harbour, étant dans la glace tout le temps, il fut poussé sur la côte, mais se dégaga et n'arriva à Spicer's Harbour qu'à la fin d'août. Il y trouva l'équipage de l'*Isabella*. Il avait été égaré dans la glace à environ vingt-cinq milles au large du rivage, à la hauteur du havre. L'équipage avait pu atterrir en passant sur la glace à pied, ayant perdu ses chaloupes ; le retard occasionné par la prise à bord de cet équipage le fit arriver si tard qu'il fut pris à New-Gummiute en octobre, et ne put sortir parce que la glace du détroit de Davis descendait, il dû hiverner là avec les deux équipages. Il sortit le 7 août de l'année suivante, et vint à Saint-Jean parce qu'il manquait de provisions. Si j'allais dans le nord, j'irais en juin, et je suis à peu près certain qu'avec un bateau à vapeur je trouverais un passage le long de la glace du bord pendant les grandes mers du printemps avant que la glace du rivage ne soit. Je ferais cela avec une balcinère à vapeur, mais non pas avec un steamer ordinaire en fer. Je longerais la côte nord jusqu'à Big Island, et s'il y avait eu de forts vents du nord je chercherais à traverser à l'île Charles.

Quant à la navigation du détroit d'Hudson pour les fins de commerce, c'est une proposition très incertaine, il y a des années pendant lesquelles avec du soin vous pourriez naviguer en sûreté en juillet, août et septembre ; il y a d'autres années dans lesquelles vous rencontrerez de la glace chaque mois. Vous aurez des tempêtes de neige plus à bonne heure dans le détroit d'Hudson en septembre que plus au nord ; la raison qui me fait dire cela c'est que le vent souffle par-dessus la terre de Meta Incognita, où il y a un gros glacier.

Je considère qu'octobre est un mois très peu sûr, parce qu'à part cela, vous êtes presque certain de rencontrer la glace de Fox Channel.

Le détroit ne gèle jamais solidement en hiver ; la glace y est toujours en mouvement—il en est de même parmi les îles ; des indigènes ont hiverné sur Nottingham, et la glace s'entasse sur la rive et s'en éloigne en hiver comme au large de North Bluff.

Me trouvant à 90 milles à l'est de l'île Résolution, dans la glace, je chassais des canards, en tuai quelques-uns et en blessai d'autres. Je vis venir un phoque qui tenait quelque chose dans la bouche et le secouait ; j'ai cru que c'était un canard blessé, j'essayai de l'avoir, je tirai sur le phoque et harponnai sa proie qui était un fétan pesant environ trente-huit livres, sur lequel il avait pris deux grosses bouchées. Dans le détroit et la baie d'Hudson et dans le Welcome je n'ai jamais vu de poisson de fond, mais dans la baie Frobisher sur le côté nord il y a de la morue, du saumon et de la truite dans tous les cours d'eau ; le saumon ne ressemble pas au saumon de l'Atlantique—c'est une truite ; il ressemble à celui que j'ai trouvé dans la mer d'Okhotsk en Russie.

Les Esquimaux sont des gens adroits ; ils ont toute l'habileté des blancs mais non pas leur énergie. Je trouve que c'est un peuple très digne de confiance et très honnête. Je les ai fait venir de 300 milles à seule fin de me voir, et lorsque j'étais dans le besoin ils m'aidaient et étaient très généreux.

Je ne crois pas que la glace du Welcome sorte jamais, elle se brise sur les récifs ; l'eau dans le Welcome est peu profonde, et il y a beaucoup de hauts-fonds. Dans Fox Channel je n'ai pas vu de récifs, à part ceux que j'ai nommés, mais au nord de

King's Cape les hauts-fonds s'étendent loin au large. On ne voit jamais d'iceberg dans le Welcome ou Fox Channel. La glace gèle en moyenne d'une épaisseur de quatre pieds par hiver, j'en ai vu de cinq pieds dans les eaux tranquilles. Lorsque l'on trouve de la glace intérieure plus épaisse que cela, c'est dû à l'amoncèlement.

Un navire marchand chargé ne serait pas en sûreté lorsque la glace pince, un bateau léger serait probablement soulevé; j'ai fait vingt-trois voyages dans les mers du nord et j'ai hiverné onze hivers dans l'océan Arctique.

Dans le détroit d'Hudson la glace sur la rive sud s'éloigne toujours de la côte à moins qu'elle ne soit tenue par le vent.

J'ai été pris de calme une fois au large du cap Best, et j'ai trouvé que le courant me portait droit sur la côte. L'île Résolution n'est pas une seule île, elle est remplie de îlots et les marées y passent.

Tâchez de dépasser l'île Résolution dans l'eau libre si vous pouvez, parce que vous n'êtes jamais sûr de votre navire si vous êtes pris dans la glace près de l'île Résolution.

Cette déclaration m'ayant été lue je l'approuve et l'ai signée.

JOHN O. SPICER.

CONCLUSIONS QUANT À LA NAVIGATION DU DÉTROIT D'HUDSON.

Dans les pages précédentes j'ai donné avec force détails un compte rendu de l'état de choses dans le détroit d'Hudson durant le voyage de la *Diana* ainsi que l'expérience et les remarques de quelques-uns des premiers explorateurs, et les déclarations obtenues de quelques-uns des capitaines de baleiniers les plus expérimentés qui ont fait de nombreux voyages dans la baie et qui ont hiverné sur le bord du détroit et dans la partie nord de la baie.

Il ne me reste donc qu'à résumer aussi brièvement que possible les conclusions auxquelles je suis arrivé, tant comme résultat de mes propres expériences que de celles des autres dont j'ai parlé, sur la période durant laquelle on peut considérer pouvoir naviguer en sûreté dans le détroit d'Hudson avec des navires à vapeur convenables aux fins commerciales.

En rapport avec le journal de l'expédition j'ai jugé à propos de présenter des photographies de quelques-unes des choses que nous avons vues. On comprendra qu'il est toujours difficile d'obtenir de bonnes vues de la glace même dans des conditions favorables de lumière et de temps; durant le plus grande partie du temps où nous étions enserrés dans la glace le temps était soit pluvieux soit brumeux, de sorte qu'il n'était pas toujours possible de faire des photographies de ce qui nous entourait. Cependant, les vues que j'ai prises démontrent plus clairement que tout ce que je pourrais exprimer l'état et l'étendue de la glace à travers laquelle le *Diana* a été forcé de passer pour entrer dans la baie d'Hudson.

C'était mon intention de me trouver à la hauteur de l'embouchure du détroit de bonne heure en juin. Le *Diana*, ayant été retardé aux pêcheries de phoques, n'arriva à Halifax que vers la date à laquelle j'avais eu intention de partir de là pour le nord. Nous avons aussi été retardés au cours de notre passage sur la côte du Labrador à cause de l'étendue de glace à travers laquelle nous avons dû frayer notre chemin jusqu'à l'eau libre de l'Atlantique, de sorte que ce ne fut que le 22 juin que je me trouvai sur le 61^e parallèle et on était de mettre le cap vers le détroit.

Bien que je fusse désappointé de ne pas me trouver à la hauteur de l'embouchure du détroit à une date plus à bonne heure, je considère cependant que nous n'avons pas perdu beaucoup par le retard. Nous avions longé le bord extérieur de la glace, que le courant portait sans interruption vers le sud, pendant plusieurs jours sans avoir aucune chance de trouver un passage vers la terre. Deux jours avant d'entrer dans le détroit nous avons essayé d'atteindre la colonie morove à Okkak, mais nous avons trouvé la glace si amoncélée et si grosse qu'il était inutile d'y engager le steamer. Au cap Magford nous étions arrivés à moins de vingt milles de la terre,

mais à partir de là vers le nord, bien que nous ayons serré de près le bord de la glace, nous nous sommes graduellement éloignés de la côte, de sorte que lorsque nous avons tourné vers le terre dans la matinée du 22, nous étions à quelques quatre-vingts milles au large de la terre à l'est de l'île Résolution. Nous nous sommes engagés dans le premier passage que nous avons rencontré qui nous paraissait assez bon, nous n'avions trouvé aucune ouverture semblable durant tout le temps que nous avons longé le bord de la glace en route vers le nord. La glace passait vers le sud à une vitesse d'environ quinze milles par jour, de sorte qu'eussions-nous été à la hauteur du détroit, disons une semaine plus tôt, je ne crois pas que nous aurions pu passer plus tôt que nous l'avons fait, de fait, il est bien probable que si nous eussions été dans le nord plus à bonne heure, et si nous avions essayé de nous frayer un passage pour entrer, comme nous l'aurions certainement fait, nous aurions pu être pris dans la glace et être transportés vers le sud avec la glace. Plusieurs de nos officiers étaient d'avis que notre meilleure chance d'entrer dans le détroit était de nous tenir à l'abri de la terre entre Nachvak et le cap Chudleigh et nous faire un chemin entre le cap et l'amoncellement de la glace, en passant par le détroit de Grey. Nous avons donc maintenu une surveillance soigneuse pour trouver une ouverture qui eût pu nous engager à mettre le cap du navire sur la terre, plutôt que de nous faire repousser au large de la côte. Je considère qu'il est heureux qu'il ne se soit présenté aucune chance semblable, nous restâmes en dehors de l'amoncellement jusqu'à ce que nous fussions à la hauteur du centre du détroit et ensuite nous avons tourné le navire à travers le premier passage que nous avons rencontré. Nous avons trouvé la glace détachée et dispersée, nous ne l'avions pas alors, mais nous passions en réalité à travers la dernière glace de la baie de Baffin. Des vents continus du nord hâtaient le passage de cette glace vers le sud depuis le commencement de l'automne de 1896. L'expérience des pêcheurs qui visitent les environs du cap Chudleigh pour y pêcher la morne démontre que dans les conditions ordinaires la dernière glace de la baie de Baffin ne passe pas vers le sud avant le milieu d'août. Le capitaine Spicer a été tenu enfermé dans son havre d'hivernement en dedans de North-Foreland jusqu'au 18 août 1880, par la glace de la baie de Baffin qui s'était refermée sur lui le 4 novembre 1879 (voir la déclaration du capitaine Spicer, page 57, ci-dessus).

Le capitaine Buddington, sur le *George Henry*, fut tenu renfermé dans Rescue Harbour, à l'embouchure de la baie Frobisher, depuis le 17 octobre 1861, alors qu'il y fut renfermé par la glace de la baie de Baffin jusqu'au 9 août 1862.

Le capitaine Clisby, sur le *Eva*, fut bloqué par la descente de la glace de la baie de Baffin, dans le havre de New-Gummint, près de North-Foreland, en octobre 1885, et ne se dégagna que le 7 août de l'année suivante. De sorte que je considère que nous n'avons perdu aucun temps par le retard, mais nous fûmes plutôt extraordinairement heureux d'atteindre l'entrée du détroit juste au temps où nous l'avons atteint et dans les circonstances que je viens de décrire. Je ne considère pas que le risque d'entrer dans la glace à rencontrer au large du détroit d'Hudson, durant la fin de juin et le mois de juillet, soit très grand. Notre expérience dans cette glace, pendant que nous nous frayions un passage à travers depuis le 7 jusqu'au 19 juin, démontre que bien qu'elle se fut refermée sur nous en nous tenant fermement, il n'y avait cependant aucun amoncellement ou entassement, et par conséquent le navire ne fut pas en danger. Je parle, naturellement, d'un navire convenablement construit. Je ne crois pas qu'on pourrait risquer dans de la grosse glace un navire ordinaire de commerce. La glace que nous avons rencontrée en dehors du détroit et le long de la côte du Labrador diffère de celle que l'on rencontre en dedans du détroit.

En dehors nous trouvons d'abord des icebergs de toutes formes et dimensions; ils viennent des glaciers du Groënland. Secondement, des *growlers*; ce sont en général des protubérances arrondies plus ou moins grosses de glaces formées par la rupture des icebergs ou par d'autres anciens et très gros amoncellements de glace comme ceux que décrit le capitaine Nares comme existant dans l'extrême nord. Ces *growlers* ont évidemment parcouru de longues distances. Ils paraissent usés et arrondis. Dans l'amoncellement ils ne sont pas dangereux, mais à la dérive, isolés, ils sont plus dangereux que les icebergs ou les champs de glace; ils flottent au-dessous de l'eau, et

même dans les temps modérément clairs, surtout la nuit, ils échappent facilement à la vue. Il n'y a aucun doute que le *Knight Bachelor*, de la proue duquel nous donnons une photographie, a frappé un de ces *growlers*; la vigie ne l'a pas aperçu, et si l'on en juge par l'empreinte laissée sur la proue du navire, il ne flottait pas bien haut au-dessus de l'eau.

Troisièmement, le champ de glace; ce genre de glace que l'on rencontre entre Terre-neuve et la terre de Baffin à la fin de juin et en juillet ne se trouve ordinairement pas en grandes nappes; elles ont été brisées par l'action de la mer. L'expérience de cette partie de l'équipage du *Polaris* qui a fait cette dérive mémorable sur la glace, après avoir quitté le navire, démontre qu'ils avaient été constamment exposés au danger de la rupture de la glace, à mesure qu'ils dérivèrent vers le sud; cette glace, comme nous l'avons trouvée, variait en épaisseur, n'était pas amoncelée d'une manière considérable, et ne semblait pas avoir été soumise à une grande pression, de sorte qu'en somme je ne crois pas qu'un navire convenable courrait un grand risque en y entrant par un beau temps après le milieu de juin. Plus à bonne heure dans la saison, au large de l'embouchure du détroit, cette glace serait plus forte, les nappes d'eau de plus grande étendue, et le risque serait beaucoup plus grand, surtout à mesure qu'on approcherait de l'embouchure immédiate du détroit, où les courants et les marées sont extraordinairement forts; données de grandes et grosses nappes en mouvement au gré des marées et des vents, il y aurait toujours danger, et aucun navire profond ne serait en sûreté. Tous les voyageurs antérieurs ont redouté d'être pris dans la glace entre l'île Résolution et les Buttons, et sur une certaine distance dans l'intérieur plusieurs voiliers et au moins un steamer se sont perdus en étant pris entre les Buttons et les Middle Savage Islands, et ce fut dans ces environs que le capitaine Gordon fut enerré dans les glaces avec l'*Alert* entre le 15 juin et le 6 juillet 1885. Il est bien probable que si l'*Alert* n'avait pas perdu sa plaque d'étrave en fer, il aurait pu sortir de force de l'amoncellement et aurait pu se frayer un passage à bonne heure plus loin dans le détroit. On a blâmé le capitaine Gordon de n'avoir pas continué son voyage dans cette occasion, au lieu de revenir à Saint-Jean pour faire des réparations, mais il n'y a qu'un fou qui penserait à pousser un navire dans de la grosse glace sans que son étrave fut couvert en fer. Pendant que nous étions à Saint-Jean en septembre, nous avons vu sur les docks là un des navires de pêche aux phoques qui subissait des réparations pour des dommages causés par la perte de sa plaque d'étrave en fer. Ce navire se fit enlever sa plaque d'étrave dans la glace au large de Saint-Jean en avril; en essayant de dégager le navire de la glace la proue en chêne avait été complètement rongée, et même les bouts du bordage qui aboutissent à la proue avaient été rongés; on avait essayé une espèce de proue provisoire en fixant le gouvernail de rechange à l'avant. Le navire était en compagnie d'autres navires de pêche aux phoques et seulement à une courte distance du port, de sorte que l'équipage pouvait se permettre de courir de grands risques pour essayer de le sauver; en dépit de tout cela il ne put être sauvé que grâce aux plus grands efforts. Dans le cas de l'*Alert*, lourdement chargé de manière à ne pouvoir être arrimé sur l'arrière, loin du port et seul, sans aucune chance d'obtenir de l'aide, c'en était une folie d'essayer de forcer un passage à travers la grosse glace du détroit d'Hudson, et continuer son voyage dans cet état désespéré.

Il ne paraît y avoir aucun doute que même avec un steamer convenable il faut prendre bien soin de ne pas se faire prendre dans la glace à l'embouchure du détroit ou à une certaine distance en dedans, parce que lorsque la grosse glace s'amoncelle et s'entasse sous la pression aucun navire, quelque solidement qu'il soit construit, qui ne sortirait pas de l'eau lorsqu'il est pincé, ne serait un seul instant en sûreté.

Nous fûmes excessivement heureux sur le *Diana*, le 22 juin, d'entrer dans le détroit aussi facilement que nous l'avons fait, il y avait un gros amoncellement de glace au nord de nous, s'étendant vers l'ouest depuis l'île Résolution, mais nous passâmes sous vapeur le long du bord sud de cette glace dans de l'eau libre, elle descendait en travers de l'embouchure du détroit comme nous passions, et je n'ai aucun doute que si nous étions passés une journée ou deux plus tard nous aurions pu éprouver quelques retards en passant à travers cette glace qui paraissait grosse et serrée.

Durant la nuit du 22 juin et la matinée du 23 nous avançâmes sous vapeur environ 120 milles dans le détroit, jusqu'à Middle Savage Island, dans de l'eau comparative-ment libre, sur la route même sur laquelle la plupart des voyageurs ont trouvé de la grosse glace bien tassée, vers la même saison et même plus tard. C'est ici que le capitaine Gay, dans l'*Arctic*, fut emporté sans secours dans l'amoncellement de glace en mai et juin 1886. Il avait été pris dans la glace en dehors de Monument Island le 25 mai, charrié au sud autour de l'île Résolution, et ne se dégagna que le 2 juin près de Lower Savage. L'*Arctic* était un grand et puissant navire, sa force en proportion de son tonnage était plus grande que celle de la plupart des navires de fret, et lorsqu'un tel navire, spécialement construit pour la navigation dans la glace, consolidé et étayé de manière à pouvoir être lancé à toute vitesse sur ou à travers de la grosse glace, pouvait être enserré sans secours, il est absurde de penser à faire passer de force un navire de bois ou d'acier, contraint pour transporter des marchandises avec profit.

Toute la glace que nous avons vue dans le détroit jusqu'à midi le 29 juin était de la glace de la baie de Baffin. Elle était chassée dans le détroit par des vents d'est et était charriée le long de la rive nord aussi loin que jusqu'à Big Island. On peut facilement distinguer cette glace de celle qui se forme dans Fox Channel ou dans la baie ou le détroit d'Hudson. Cette dernière, que j'appelle glace de l'intérieur, est plus légère et plus mince lorsqu'elle n'est pas entassée et en plus grandes nappes; elle n'offre pas les marques de dur traitement et d'usure que présente la glace extérieure ou de la baie de Baffin; ne contient ni icebergs ni *growlers*; on trouve des monticules formés par la pression partout dans cette glace; elle paraît plus sale, surtout celle qui sort de Fox Channel, ce qui démontre que beaucoup de cette glace a été bouleversée, entassée sur le rivage ou sur les hauts-fonds, rapportant du fond du sable, du gravier et de petites pierres, tandis qu'une bonne partie de débris qu'on trouve sur cette glace est transportée par le vent du sommet des collines, des hautes plages ou des endroits escarpés. Nous avons trouvé qu'une grande partie de ce qui nous paraissait être du sable ou de la terre à une distance était, sur examen plus soigneux, une délicate algue brune poussant dans de petites coupes d'eau sur la surface de la glace; à une petite distance, elle donnait à la glace une apparence de rouille; on a recueilli et conservé des spécimens de cette algue; les officiers scientifiques du département l'examinent actuellement.

La glace de la baie de Baffin est sans doute quelquefois, par des vents d'est continus, transportée aussi loin dans l'ouest que Big Island. Des icebergs peuvent même être transportés jusqu'à l'île Charles, et les icebergs trouvés dans le détroit ont dû entrer de la baie de Baffin, parce qu'il n'y a pas de glaciers dans Fox Channel, Roe's Welcome ou la baie d'Hudson.

La barrière de glace que nous avons rencontrée dans l'après-midi du 23 juin, et que j'ai décrite au long dans la première partie de ce rapport, se composait entièrement de glace de l'intérieur. Les vents d'est qui soufflaient depuis longtemps avaient simplement endigué l'entassement de glace et le détroit s'était rempli de la glace qui venait de l'ouest. Je crois maintenant que j'ai eu tort d'entrer le navire de force dans cette barrière; il est facile d'être sage après coup. Nous désirions tous avancer et faire si c'était possible une traversée mémorable. Nous sentions que nous avions un solide navire, mais nous n'avions aucune idée du poids et de l'étenacité des nappes de glace, ou de la manière dont elles s'entrechoquaient. Je suis pleinement convaincu que si je m'en étais tenu à ma première intention, et si je m'étais tenu en dehors de l'amoncellement jusqu'à ce que nous eussions eu un vent favorable et que la glace commençât à s'éloigner, nous aurions passé à travers et nous serions entrés dans la baie quelques jours plus tôt que nous l'avons fait, et le navire n'aurait pas été aussi rudement éprouvé qu'il l'a été. Je crois que nous aurions trouvé de la glace molle le long de la côte du Labrador entre le gros de l'amoncellement et la terre ferme. Les autorités en général ont conseillé de serrer la côte nord pour le voyage d'entrée à cause des courants favorables; cela peut être très bien pour des voiliers, mais le cas est tout à fait différent avec un steamer; ce courant favorable de l'ouest entasse en réalité la glace sur la côte de Big Island; les courants et les remous sont beaucoup plus forts sur cette côte et la glace s'y entrechoque plus. Si

j'y retournais de nouveau et trouvais la glace dans les mêmes conditions, je suivrais la côte sud. Le courant serait contre moi, mais avec un steamer ce n'est réellement pas un désavantage, parce qu'il désagrège la glace et la garde en bande avec de l'eau libre ou des espaces libres entre elles.

Du 23 juin au 8 juillet, lorsque la glace commença à s'éloigner légèrement, le détroit fut bloqué à partir d'une ligne courant depuis en amont d'Icy Cove jusqu'à Cape Hope's Advance dans l'est, jusqu'à l'île Salisbury à l'ouest, une distance de près de 250 milles. Ce barrage se composait de grosse glace, la plupart en nappes entassées les unes sur les autres de 3 à 30 pieds d'épaisseur. Ce que j'appellerais la glace de la baie était en général mince et pas aussi entassée que celle qui venait de Fox Channel. A travers ce barrage aucun navire n'aurait pu pénétrer plus vite que ne l'a fait le *Diana*. Un grand et plus puissant navire comme l'*Arctic* ou le *Terra-Nova* aurait pu avancer plus vite à travers de la glace légère, serrée et faible, mais à travers les grandes nappes dont se composait en grande partie le barrage, le *Diana*, grâce à sa commodité et à son pouvoir de tourner rapidement, possédait un avantage qui valait plus que le poids. Dans un barrage semblable il ne serait pas sûr d'engager un navire profondément chargé ou de le laisser prendre. Je ne veux pas parler ici de ce qu'on appelle un navire pour les courses ordinaires, mais d'un navire comme celui décrit par le capitaine Gordon comme étant le plus convenable pour le commerce de la baie d'Hudson, — "un navire d'environ 200 tonneaux, fortifié pour rencontrer la glace, et de construction telle qui lui permette d'être un assez bon navire de fret, bien solide à l'avant, avec bordage en bois, une grande voûte, une petite hélice bien enfoncée dans l'eau". Même un navire comme celui-là ne résisterait pas à une pression dans de la glace comme celle dans laquelle le *Diana* s'est trouvé depuis le 24 juin jusqu'au 10 juillet.

Pendant le voyage de retour, entre le 14 et le 21 juillet, nous trouvâmes un grand changement dans l'état du détroit. Quiconque ayant un peu d'expérience de la glace a dû remarquer que lorsqu'elle commence à se désagréger et à dériver dans un sens et dans l'autre avec la marée, surtout lorsqu'elle est exposée à un chaud soleil ou à la pluie, elle disparaît avec une rapidité vraiment étonnante. C'est justement ce qui est arrivé pour la glace du détroit, avec le changement de vent elle s'ouvrit. Le temps, qui avait été cru et froid, avec gelée la nuit, devint chaud et clair, et en moins d'une semaine le gros de cette énorme masse de glace s'était simplement fondu. Je considère que les conditions climatiques sont telles que dans le détroit il y a très peu de glace en juin. Dans Churchill Harbour la glace ne se brise que vers le milieu de juin. C'est considérablement au sud du détroit, dans la zone boisée, et la débâcle de la glace dans le havre est due, non pas à un dégel proprement dit, mais à l'eau plus chaude venant de l'intérieur. A Nachwack, dans le Labrador, à plus de 200 milles au sud de Big Island, la glace de la baie ne se brise que vers la fin de juin. Lorsque nous entrâmes dans Ashe Inlet, le 19 juillet, nous trouvâmes que la glace du havre venait de se briser et sortait. Je suis d'opinion qu'après le 15 juillet très peu de glace intérieure atteint l'Atlantique. Un peu de cette glace peut être transportée dans la baie d'Ungava, autour de Hope's Advance, et la plus grande partie aura disparu peu de temps après avoir dépassé le voisinage de Stupart's Bay. Dans la partie nord-ouest du détroit on rencontre de la glace pendant toute la saison. C'est de la glace de Fox Channel. Dans les conditions ordinaires elle descend continuellement par le courant entre l'île Salisbury et la côte de la terre de Baffin, dans la direction de l'extrémité est de l'île Charles. De forts vents soufflant longtemps du nord-est et de l'est doivent la pousser au delà de Nothingham et jusqu'à Wohlsholme, de sorte qu'il faut toujours en tenir compte. Je crois que le passage sans fin de cette glace qui descend en suivant la côte ouest de Fox Channel est dû au fait que par ici se décharge non seulement la glace du chenal lui-même, mais aussi une partie de celle du golfe de Boothia et d'autres endroits plus au nord. McClintock, dans son voyage du *Fox*, parlant des marées dans le détroit de Bellot et le golfe de Boothia, dit : "Comme au Groënland, les marées de nuit sont beaucoup plus hautes que les marées de jour. La marée montante vient de l'ouest. Il en est de même dans les détroits Henry et Hecla. A tous ces endroits (détroits de Bellot, Henry et Hecla) la marée de l'ouest est beaucoup plus forte." Tel étant le cas, je

m'attendais qu'une grande partie de la glace du golfe de Boothia passât par les détroit Henry et Hecla dans Fox Channel et de là dans le détroit d'Hudson. La glace charriée de Fox Channel dans le détroit d'Hudson est beaucoup plus grosse et plus vieille que toute autre glace qu'on y trouve, et l'on peut facilement la distinguer lorsqu'on la rencontre. Les baleiniers avec lesquels j'ai eu des entrevues à New-Bedford et New-London prétendent que la marée portait dans Fox Channel en venant du nord-est, et ils croyaient qu'il existait des chenaux entre Home Bay et Pond's Inlet et la partie nord-est de Fox Channel. Les vieilles cartes marines indiquent ces chenaux. En causant de cela avec le Dr Dawson, directeur de la Commission géologique, il eût la bonté de s'offrir d'écrire au Dr Boas, qui avait hiverné sur la terre de Baffin et y avait fait de nombreuses explorations. Le Dr Boas répondit au Dr Dawson comme suit :

"J'ai reçu votre estimée du 3 du courant. Je crois que l'opinion du baleinier de New-Bedford est erronée. Vous constaterez par ma carte de la côte du détroit de Davis que j'ai voyagé le long de la baie Home, et il n'y a certainement aucune communication par eau vers l'ouest. Vous comprendrez, naturellement, que je n'ai pas suivi la côte tout le temps, mais je crois qu'il est très peu probable qu'une profonde échanerure ait échappé à mon attention. Je considère aussi que les descriptions faites par les Esquimaux sont entièrement dignes de confiance. Je n'ai pas vu les côtes de Pond's Inlet, mais si vous consultez les cartes des Esquimaux publiées par Nourse dans sa description de la Seconde Expédition de Hall, vous verrez qu'il n'y a aucune communication par eau dans cette direction. Ceci s'accorde avec les renseignements que j'ai obtenus des indigènes de Pond's Inlet, que j'ai rencontrés dans le détroit de Davis. Je ne m'étonnerais pas que les marées dans Fox Channel différassent de beaucoup sur les côtés est et ouest. Nous devons nous rappeler que Fox Channel est probablement un bassin ayant une étroite entrée vers le sud, profond sur le côté ouest et très peu profond sur le côté est, de sorte que nous pouvons nous attendre à des courants très irréguliers."

Dans ces circonstances, et comme Pond's Inlet et Home Bay paraissent avoir été passablement bien examinés par les baleiniers et autres, et qu'il ne font rapport d'aucuns chenaux qui en sortent dans une direction sud-ouest ou ouest, je pense qu'on peut considérer comme admis qu'il n'existe aucun chenal de cette nature. La marée que le capitaine Spicer a trouvé venir du nord-est était indubitablement celle qui venait de l'ouest à travers les détroits Fury et Hecla. Par de forts vents d'est une bonne partie de la glace de Fox Channel est poussée entre Belle Island et l'île Southampton, et même jusqu'à Mansfield et Coates. Les baleiniers sortant du Welcome en septembre ont fréquemment été forcés de passer au sud de Coates, parce qu'ils ont trouvé les détroits de Fisher et Evan bloqués, c'est ce qui est arrivé l'automne dernier. Le capitaine McKenzie, sur le *Platina*, quittant l'embouchure du Welcome pour rentrer chez lui le 19 septembre, a trouvé le détroit de Fisher bloqué, et fut obligé d'aller passer au nord de l'île Coates.

La glace dans la baie d'Hudson ne causera jamais beaucoup d'embarras aux steamers; à présent les voiliers la redoutent beaucoup, non pas à cause d'aucun danger de se faire pincer, mais parce qu'ils sont exposés au calme plat dans ces glaces. La glace de Roe's Welcome est parfois portée vers le sud par des vents du nord-est et par le courant le long de la rive ouest de la baie jusqu'au cap Tatuam, elle remplit le havre et la baie de Churchill en août, de sorte que les navires ne peuvent y entrer. En 1896, le steamer de la Compagnie de la Baie d'Hudson *Érié* a été retardé huit jours dans cette glace entre l'île Mansfield et Churchill. De la côte ouest au cap Tatuam la glace est poussée à travers la baie vers les fies sur la côte est de la terre ferme, et de là portée au nord par le courant entre l'île Mansfield et la terre ferme du Labrador. Je pense que jamais aucune partie de la glace du Welcome ne parvient au détroit.

L'hiver dans le détroit d'Hudson commence de bonne heure en septembre. Nous avons en notre première tempête de neige régulière au large du cap Digges le 7 septembre; à partir de cette date la neige a continué à tomber régulièrement. Nous remontâmes la rivière Ungava le 17 septembre dans une grosse tempête de neige. La neige sur la lisière des bois en arrière de Fort-Chimo atteignant alors une

couple de pieds d'épaisseur. Nous sortîmes de la baie d'Ungava et doublâmes le cap Chudleigh le 20 septembre au milieu d'une neige épaisse. Les collines et les rochers étaient partout couverts d'une neige épaisse jusqu'au cap Mugford, dans le Labrador. Nous entrâmes de nouveau dans le détroit d'Hudson le 15 octobre, dans une tempête de neige; nous avions eu plus ou moins de neige tout le long sur le Labrador depuis Belle-Isle. Depuis le jour où nous sommes rentrés dans le détroit jusqu'au jour où nous en sommes sortis, le 30 octobre, il a neigé plus ou moins tous les jours, et lorsqu'il ne neigeait pas réellement, un brouillard sombre était suspendu au-dessus de l'eau; en l'observant du rivage ou d'un abri, il paraissait tout à fait noir; lorsque nous fumes rendus au milieu de lui nous vîmes que c'était de minces parcelles de neige ou de glace; les matelots l'appelaient du brouillard gelé, et je ne peux concevoir une meilleure description. C'était aussi épais que du brouillard, et nous ne pouvions pas voir à travers. Le capitaine Fisher (voir page 55) en parle comme d'une "vapeur sortant de l'eau", et pour cela il ne pouvait voir à travers. C'est la certitude de cet état de choses qui pousse les baleiniers dans leurs quartiers d'hiver dès la fin de septembre. Le capitaine Contes l'appelle "un noir brouillard condensé." De quelque nom que vous l'appelliez, il rendra toujours la navigation du détroit d'Hudson extrêmement risquée après le milieu d'octobre. Les boussoles ordinaires à esprit de vin et les boussoles polaires de la *Diana* ont été absolument sans valeur depuis le moment où nous sommes entrés dans le détroit, mais la boussole-étalon, de Sir William Thompson, que j'avais prise sur mon propre navire et ajustée sur le *Diana*, nous a donné la plus grande satisfaction. Une fois convenablement compensée, elle n'a jamais varié, et nous avons appris à nous y fier le plus implicitement.

La seule sûreté durant les tempêtes de neige ou en naviguant dans le brouillard gelé, était d'aller lentement ou d'arrêter complètement et de maintenir la sonde constamment en mouvement. Dans le détroit la sonde ne sert pas à grand'chose, parce que l'eau est accore; au large des caps Digges et Wolstenholme nous n'avons pas touché le fond à 120 brasses à quelques centaines de verges des rochers. Les courants sont forts et incertains, et malgré toutes les précautions nous étions fréquemment hors de notre route estimée. Ces conditions, jointes au fait que les jours étaient courts, la difficulté de distinguer la terre, ou d'en juger exactement lorsqu'on l'entrevoit un instant alors que tout est couvert de neige, et les bourrasques constantes de vent tournant soudainement d'un point à un autre, rendent la navigation du détroit durant le mois d'octobre extrêmement difficile et hasardeuse.

Il n'y a aucun doute que nous avons été favorisés par une saison extraordinairement ouverte, et une fois que le détroit a été libre, après le milieu de juillet, nous avons rencontré beaucoup moins de glace que d'autres n'en ont constamment rencontré.

Les cahiers de nos observations météorologiques ayant été soumis à M. Shepard, directeur du service météorologique, pour les comparer à celles de 1884-85 et 1886, il m'écrivit ce qui suit:

"J'inclus sous ce pli un relevé hebdomadaire des observations météorologiques faites à bord du steamer fédéral *Diana* entre le 5 juin et le 6 novembre; de plus un court rapport basé sur ces observations. Comparant le temps dans le détroit durant ce dernier été avec le temps éprouvé en 1884-85-86, il est bien évident pour moi que vous avez eu cette saison très favorable et ouverte, et que l'hiver a commencé plus tard que d'ordinaire. La chose la plus douteuse est la force des vents. D'après les archives vous avez eu très peu de bourrasques vraiment. En septembre 1885 et 1886 de fortes bourrasques se sont suivies d'une manière très rapprochée les unes des autres."

J'ai le plaisir de soumettre le rapport de M. Stupart, avec le relevé hebdomadaire des conditions météorologiques qu'il a fait préparer.

Je termine maintenant cette partie du rapport en disant que je partage absolument l'opinion du capitaine Gordon en fixant la date de l'ouverture de la navigation dans le détroit d'Hudson, pour les fins commerciales par des navires convenables, entre le 1^{er} et le 10 juillet. Je ne considère pas qu'on puisse naviguer avec succès dans ce détroit en juin. Des navires comme le *Diana* auraient la force de se frayer

un chemin à travers, mais ces navires seraient inutiles pour le commerce. Il leur faut une armature si solide qu'il leur serait impossible de transporter du fret.

Je considère que la navigation devrait se terminer entre le 15 et le 20 octobre. Je ne craindrais pas la glace en octobre, bien qu'il y a toujours une chance que l'extrémité ouest du détroit soit bloquée par la glace de Fox-Channel entre Nottingham et Digges, ou même en amont de l'île Charles. Je crois, cependant, que vu que les vents d'ouest prévalent à cette saison, le blocus ne serait pas permanent, et l'on trouvera généralement un passage le long de la côte du Labrador, qui est accore et bonne. Dans le journal du capitaine Hawes à Churchill, qui est certainement le havre le plus convenable sur la rive ouest de la baie, j'ai trouvé que le 1^{er} octobre 1895 ses hommes sont allés à la chasse sur des raquettes, et que pendant dix jours la neige était bonne pour la marche à la raquette. La glace aussi à cette date montait et descendait dans le havre. Naturellement le havre ne gèle ordinairement pas complètement avant la fin d'octobre, mais pendant quelque temps avant qu'il gèle il ne serait pas sûr pour les navires, à cause du choc de la glace dans le fort courant. Le capitaine Hawes, un vieux marin, et un homme excessivement observateur et intelligent qui avait navigué dans le détroit depuis 1864, et qui dans ces dernières années s'était établi à Churchill en qualité d'agent, fixe au 15 octobre la date de la clôture du havre de Churchill pour les navires marchands. J'ai déjà décrit les conditions climatiques en octobre. Nous fûmes favorisés d'un mois doux et comparativement calme, cependant les risques de la navigation étaient si grands que je n'hésite nullement à dire qu'après la dernière date que je viens de mentionner ce serait une folie de croire qu'on peut faire aucun trafic ou commerce à travers le détroit. Je fixerais donc le 20 octobre comme la limite extrême d'une navigation sûre en automne.

Il y a la navigation du détroit plus tard un autre sérieux obstacle que je n'ai pas vu mentionner ailleurs—c'est le blocus de l'entrée est du détroit par la descente de la glace de la baie de Baffin. En octobre 1885, la baleinière *Era*, capitaine Clisby, fut enfermée pour l'hiver près de l'embouchure de la baie Frobisher par la glace du détroit de Davis qui a tourné sur lui.

Le 4 novembre 1879, le capitaine Spicer a été enfermé à Gummiute juste en dedans de North Foreland, par la consolidation de la glace du détroit de Davis qui s'y est amoncelée.

Le 17 octobre 1861, le capitaine Buddington, sur le *George Henry*, a été enfermé pour l'hiver dans Rescue Harbour, par l'affermissement de la glace du détroit de Davis.

Le capitaine Hall, dans ses *Arctic Resarches*, décrit ainsi le resserrement de la glace dans cette occasion. Le *George Henry* avait déjà passé un hiver dans le nord, il devenait à court de provisions et était prêt à mettre à la voile dans quelques jours pour New-Bedford.

"Le sommet fut enfin atteint et un simple coup d'œil autour de moi suffit pour me payer de tous les efforts que j'avais faits pour atteindre ce point. Field Bay, le détroit de Davis, la baie Frobisher et Kingait étaient à portée de ma vue. Je fus surpris de la hauteur que nous avions évidemment atteint. L'île de Lady Franklin, loin dans le détroit de Davis, Monumental Bay, et les îles au large de l'extrême terre entre la baie Frobisher et la baie Field que j'ai visitée l'hiver dernier, étaient en mirement comme je ne les avais jamais vues auparavant à une si grande distance d'elles, indiquant que l'altitude des terres sur lesquelles je me tenais était vraiment élevée.

"Je pris la lunette d'approche et commençai à faire une longue observation. Je dirigeai d'abord la lunette vers le navire, qui était à une distance de sept milles, puis je la dirigeai vers le détroit de Davis. Je le vis rempli de grosse glace. J'examinai avec la lunette le détroit jusqu'à l'extrémité de l'île Hall; pas d'eau noire; rien que de la glace, de la glace amoncelée devant mon regard. Je demandai à mon aide indigène Shevikoo de regarder cette mer de glace; après qu'il l'eût examinée avec soin, je lui demandai. "Voyez vous beaucoup de glace? Il répondit: Noud-loo, Noud-loo, oui, oui." Je regardai encore longuement avant de partir. Monumental Island était blanche, et aucun rocher noir ne projetait, et il en était de même de

île de Lady Franklin. L'impression paraissait très raboteux, il y avait beaucoup de glace entassée.

« Lorsque je revins à bord le capitaine Buddington vint me demander si j'avais vu quelque gros amoncellement de glace. Je lui dis que j'en avais vu, et lui en fis une description aussi fidèle que je pouvais. Je fus étonné de l'effet que cela produisit sur lui. C'est alors que je compris pour la première fois, que je sentis l'écrasante réalité, le caractère important de cet amoncellement de glaces. Lorsque j'eus fini ma description, et dit que non seulement j'avais regardé plusieurs fois avec soin avec la lorgnette, mais que j'avais prié Shevikoo de regarder aussi, le capitaine Buddington, le front enfiévré, répondit : *Notre sort est décidé. Un autre hiver ici. Nous sommes tous emprisonnés.* Il dit de plus que d'entrer dans cet amas de glace à cette saison de l'année serait le comble de la folie. Au printemps les chasseurs de baleines n'hésitent pas à s'y aventurer, parce qu'alors on peut s'attendre à la constante lumière du jour et à un temps chaud qui fond la glace, mais maintenant tout gèle; nous sommes au milieu des longues nuits noires, et le *George Henry* (il a été depuis écrasé par la glace et s'est perdu dans le détroit d'Hudson) n'est pas un navire avec lequel on pourrait penser s'aventurer dans des endroits dangereux. Le capitaine Buddington m'est reconnaissant d'avoir fait l'excursion que j'ai entreprise aujourd'hui. Il me dit : Quelle eût été notre position si vous n'aviez pas vu ce et n'en aviez pas fait rapport. Aussitôt que possible (dans trois jours) je me serais mis en route. J'aurais levé l'ancre et hissé les voiles au premier vent favorable, mais dans quelle espèce de position nous serions-nous bientôt trouvés ? *Dans l'amas de glace sans pouvoir de retraite.* Le 21 octobre le navire a été pris dans la glace qui dans le havre était assez forte pour marcher dessus. Le 25 octobre le capitaine Buddington envoya trois indigènes sur les montagnes pour voir la position de l'amoncellement. Ils revinrent et leur rapport fit disparaître l'espoir de ceux qui croyaient encore pouvoir sortir de leur emprisonnement cette saison. Les indigènes disent que la glace s'étend partout du côté de la mer. La partie inférieure ou l'entrée de la baie est remplie de glace 'tout blanc, pas de noir.' L'effet produit par ces paroles sur quelques-uns des hommes était très pénible à voir.

Le capitaine Charles Smith, de Dundee, qui a fait escale à Cumberland Sound en revenant d'un voyage de chasse à la baleine plus au nord pendant cinq saisons, dit qu'il a quitté Cumberland Sound dans l'*Esquimaux* le 15 octobre dernier pour rentrer chez lui à Dundee; étant en dehors des têtes de terre, il rencontra de la grosse glace sortant du détroit de Davis et il dut descendre sous vapeur 150 milles vers le sud pour passer autour de cette glace. Il aperçut l'île Lady Franklin pendant son voyage. C'est-à-dire que le capitaine Smith fut forcé de descendre 150 milles vers le sud entre la glace du détroit de Davis et l'embouchure du détroit d'Hudson avant de pouvoir donner sa route à travers l'Atlantique vers le nord de l'Ecosse. Il avait régné des vents d'ouest qui avaient repoussé la glace au large de la côte. Ce champ de glace devait être bien en aval sur la côte du Labrador lorsque nous sortîmes du détroit le 30 octobre, mais le vent la maintenait au large de la côte.

Or ce même champ de glace si pittoresquement décrit par Hall est transporté juste en travers de l'embouchure du détroit d'Hudson, qui n'est séparé de la baie Frobisher que par l'île Résolution, et ensuite le long de la côte du Labrador jusqu'à la côte nord-est de Terre-Neuve. Il va et vient sur la côte avec le vent. Telle que Hall la décrit c'est de la glace très amoncelée, dans laquelle il ne serait pas sûr d'engager un navire chargé vers la fin d'octobre. Le steamer *Virginia Lake* revenant de Sandwich Bay durant la première semaine de décembre 1897, fit rapport que la glace arctique était visible au large de la côte juste au nord de Belle-Isle; vers la fin du mois elle était rendue sur la côte de Terre-Neuve, bloquant tous les ports du nord-est.

Dans le *Evening Herald* de Saint-Jean, 31 décembre 1897, il est dit que le steamer *Nimrod*, capitaine Newberry, venait d'arriver du détroit de Belle-Isle. Il rencontra de la glace du Groënland autour du cap Norman (dans le détroit de Belle-Isle) et elle couvrait l'océan aussi loin que l'œil pouvait voir au delà de Belle-Isle—de la vraie grosse glace d'une nature dangereuse.

Le 26 janvier 1898, les journaux de Saint-Jean, Terre-Neuve, disent " le blocus de glace à cet endroit a été levé aujourd'hui, libérant le *Grand Lake* et le *Portia* à destination de l'étranger, et permettant aussi au *Numidian* de la ligne Allan d'entrer dans le port. Aucun voilier cependant n'osa s'aventurer à sortir. Des rapports des parties nord de l'île indiquent que toute la côte ouest est bloquée."

Dans l'*Evening Herald*, de Saint-Jean, du 5 février, on lit: " Un autre steamer désarmé est signalé du cap Spear, et à midi il rentra à la remorque du *Ingraham*. C'est le steamer *Addington*, capitaine Harland, parti depuis neuf jours de Baltimore à destination de Bergen, Norvège, avec un chargement de seigle. Hier à midi il passa le cap Race et rencontra la première glace, mais le capitaine croyant que ce n'était qu'une étroite lisière, força le vapeur vers le nord, espérant passer à travers sans avaries. Graduellement la glace devint plus grosse, et lorsqu'il fut rendu à environ 30 milles au sud du cap Spear il donna sur un champ de glace plus grosse que d'ordinaire. Le choc fut terrible, bien qu'il marchât très lentement, et avant de pouvoir rien faire les plaques de fer étaient défoncées. Les plaques d'avant à tribord à l'égalité et au-dessous de la ligne de flottaison furent enfoncées, tandis que plusieurs plaques d'avant à bâbord furent desserrées et les rivets brisés. Il se dirigea de suite vers ce port, parce qu'on craignait qu'une autre tempête ne causât de plus grandes avaries, et à cinq milles au large du cap Spear la glace devint si épaisse que l'*Ingraham* fut nolié et eût beaucoup de difficulté à le remorquer jusqu'au port."

Or, c'est tout de la grosse glace arctique, comme celle dans laquelle McClintock fut enfermé dans la baie de Melville, avec le *Fox*, à la fin d'août 1857, et dans laquelle il a éprouvé sa mémorable dérive, hivernant au milieu du champ de glace pendant l'hiver de 1857 et 1858, et ne se dégageant que le 26 avril 1858, alors qu'il était au sud du cap Mercy.

Il faut donc que ceux qui sortent du détroit d'Hudson vers la fin d'octobre s'attendent à rencontrer cette glace. Elle a descendu aussi à bonne heure que le 15 octobre; nous n'en avons pas vu dans la soirée du 30 octobre dernier, mais il neigeait beaucoup alors et nous aurions pu passer tout près de ce champ de glace sans le voir. Il ne pouvait être bien éloigné, parce que la glace était à portée de la vue de Belle-Isle dans les premiers jours de décembre. Accordant une dérive de 15 milles par jour, ce qui n'est pas excessif, la glace a dû être rendue au delà de l'embouchure du détroit d'Hudson le 1^{er} novembre.

Par conséquent, pour toutes les raisons que j'ai énumérées, je considère que le 20 octobre est la limite extrême de la navigation sans danger dans l'automne. Pour de braves et expérimentés marins comme ceux qui ont accusé le capitaine Gordon de timidité parce qu'il a refusé de faire passer de force l'*Alert* à travers la glace du détroit d'Hudson après avoir perdu sa plaque d'étrave ou qui ont qualifié les hardis marins de Terre-Neuve qui composaient l'équipage du *Diana* de "marins d'eau," parce que nous avons quitté le détroit à la fin d'octobre, ces conditions sont frivoles et n'auront aucune influence; mais pour le marin ordinaire et pour le propriétaire de navire, je me flatte, monsieur, qu'elles seront simples et suffisantes.

qu'
dét
m'a
côte
Cur
suis
ext
de s
de p
rapi
de p
pêch

du T
pho
avri
vent
migr
entre
la T
Je n
l'ex
omb
son l
le tu
arriv
prés
en m
mam
Les p
vu q
pass
baie
que l
sud.
Fox
phoq
crois

PARTIE IV.

RESSOURCES PISCICOLES DE LA RÉGION, OU MESURE DANS
LAQUELLE LES ÉTRANGERS FONT LA PÊCHE OU
LA CHASSE DE LA BALEINE DANS
NOS LIMITES TERRI-
ORIALES.

J'avais reçu instruction d'aller en course dans la baie et d'étudier les ressources qu'elle offre pour la pêche, etc.; mais vu le temps considérable mis au passage du détroit la première fois, aux nombreux voyages que je dus faire par la suite pour m'assurer par moi-même de sa navigabilité, à deux autres courses—l'une à Nachvak, côte du Labrador, pour faire du charbon, et l'autre au nord, dans le détroit de Cumberland, pour connaître l'importance du commerce qu'y font les étrangers,—la saison était très avancée lorsque je pus tenter de la pêche; et alors le temps était extrêmement rude, le plus rude que nous eussions eu depuis notre départ d'Halifax: de sorte que je ne suis pas en mesure de parler d'une façon positive des possibilités de pêche qu'offre la baie d'Hudson. Dans le détroit d'Hudson les courants sont trop rapides, l'eau est trop profonde et trop froide pour qu'on puisse y trouver des fonds de pêche à la morue et au flétan. Mais il sera plus utile de discuter la question des pêches en traitant séparément les différents poissons et mammifères.

PHOQUES.

Les phoques se réunissent en grands nombres sur les amas de glace unis au large du Labrador dans les mois de janvier, février et mars. Ce sont pour la plupart des phoques du Groënland et de Terre-Neuve. La chasse du printemps à lieu en mars et avril, au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, et dès que les jeunes phoques peuvent se pourvoir à eux-mêmes et que la glace mollit, s'éparpille et se dissout, la migration vers le nord commence. Très peu de ces phoques, si même il en est, entrent dans la baie d'Hudson. Ils passent au nord le long de la côte orientale de la Terre de Baffin et se répandent indéfiniment dans les baies et les anses lointaines. Je ne pense pas que la chasse puisse être faite avec profit partout dans le nord, à l'ouverture de la navigation. Les phoques sont disséminés. Ils sont extrêmement ombrageux et difficiles à approcher; de fait, il n'y a que l'Esquimaux, monté sur son kyack, qui a la chance d'arriver à eux d'assez près pour les harponner. Si vous le tuez du coup avec le plomb ou la balle, ils enfoncent avant que vous puissiez arriver à eux. Le seul moyen de faire une chasse profitable est d'employer les modes présentement suivis dans le golfe Saint-Laurent et au large de la côte de Terre-Neuve, en mars et avril; et c'est une sage prévoyance de la nature qu'en d'autres temps ces mammifères se transportent au nord lointain et se répandent de façon à être à l'abri. Les phoques ne sont pas nombreux dans le détroit ou la baie d'Hudson. Nous avons vu quelques vieux phoques à palettes carrées sur la glace lors de notre premier passage dans le détroit. Ils étaient presque aussi gros que des morces. Dans la baie nous en avons vu très peu, et cela le long de la côte seulement. Je ne pense pas que les phoques de la baie sortent du détroit pour se joindre aux migrations vers le sud. Les baleiniers disent que les phoques ne sont pas nombreux dans le chenal Fox ou Roe-Welcome. La plupart de ceux qui sont tués dans Welcome sont des phoques à palettes carrées; les indigènes sont d'opinion que ces animaux sont un croisement de morse et de phoque.

La viande de phoque constitue le principal aliment des Esquimaux, qui généralement la mangent crue. Vivant au détroit des régions boisées, ils ont peu ou point de moyens de faire cuire leurs aliments; ils obtiennent un peu de chaleur et de lumière en piquant une mèche de mousse séchée dans un morceau de graisse de phoque, le tout contenu dans un plat de grès peu profond; au-dessus de la flamme de cette lampe est suspendu un petit pot de grès pouvant contenir une chopine. Une espèce de ragoût est quelquefois confectionnée de cette manière, mais la plus grande partie de cette nourriture est consommée crue, et en hiver gelée. De même que la graisse, le sang, les entrailles et la chair du phoque forment le principal article de l'indigène, de même sa peau sert à le vêtir. L'habillement d'été des hommes et des femmes comprend un veston en peau de phoque avec poil en dehors, pantalon de même fourrure avec poil en dehors descendant jusqu'au genou, et bottes confectionnées avec la peau préparée du phoque et dépouillée de poil; ces bottes sont imperméables et montent jusqu'au genou, où elles sont attachées avec une lanière. Les vestons et les pantalons souvent ornés de bordures et de dessins de différentes peaux colorées. Quelques-unes des femmes les plus élégantes portent de très jolis vestons en peau de jeune phoque; ces vestons sont portés poil en dedans, ouvragés et décorés de différents objets d'ornement tels que perles, pièces de monnaie, de cuillères et de manches de cuillères d'étain, de vieilles boucles de ceinture et de tout autre brimborion de ce genre que la propriétaire du veston en question a eu la bonne fortune de trouver. Les vestons d'hommes et de femmes sont munis d'un capuchon ou chaperon; le capuchon de l'homme est juste assez grand pour lui recouvrir la tête, et c'est le seul couvre-chef qu'il porte; le chaperon de la femme doit être assez grand pour porter son enfant, qui y vit nu jusqu'à l'âge de deux ans, alors que sa mère l'en fait sortir et l'habille en adulte. En hiver le veston de phoque est porté poil en dedans, et on ajoute par-dessus un autre veston en peau de chevreuil poil en dehors. Les mitaines sont généralement faites en peau de phoque ou en peau de la jambe de chevreuil. Toute la couture, et des chaussures et des vêtements, est faite par les femmes; elles sont très habiles à l'aiguille, qu'elles tiennent entre le pouce et l'index, la pointe tournée vers elles. Elles se servent de nerf au lieu de fil, et en l'absence d'aiguilles d'acier elles emploient des aiguilles d'os. En confectionnant ou raccommodant les chaussures elles amollissent la peau en la machant bien avant de la coudre; on dit qu'en ce faisant elles sucent un peu de nourriture de la peau huileuse et grasseuse. Les kyacks (esquifs d'hommes) et les oomaicks (chaloupes de femmes) sont couverts de peaux de phoque sans poil, et des peaux de même genre sont employées à couvrir les résidences d'été ou teepees. Les couvertures de nuit sont faites en peaux de chevreuil ou d'ours préparées. L'Esquimau fait preuve d'un caractère ingénieux et patient en chassant le phoque; lorsqu'il a grand besoin de nourriture pour lui-même et pour sa famille, il restera des jours entiers sans bouger au-dessous d'un habitat de phoque, attendant le retour de l'animal, et cela par une température bien au-dessous de zéro.

MORSES.

Comme les phoques, les morses vont au nord le printemps et retournent au sud l'automne; autrefois, ils abondaient dans le golfe Saint-Laurent. J'ai souvent vu déterrer de leurs os à Anticosti et aux îles de la Madeleine. Aujourd'hui, cependant, on les voit rarement au sud de Nachvak, bien que parfois on en trouve quelques-uns égarés parmi les phoques sur la glace. Nous en avons vu très peu dans le détroit avant le mois d'octobre, alors que nous en rencontrâmes des bancs considérables à la hauteur de Douglas-Harbour et aux environs du cap Digges. Les indigènes les chassent pour leur chair et leur graisse qui servent d'aliments, bien qu'elles ne soient pas aussi bonnes que celles des phoques. Leur peau est quelques fois employée à la confection des semelles de bottes, mais elle sert plus communément à fabriquer des harnais de chiens et des cordes de harpon; à cet effet elle est préparée sans poil et coupée également et uniment en longues cordes. L'ivoire de ses dents sert à la confection des dards et des lances. Les indigènes sont d'habiles ouvriers en ivoire. Près des stations baleinières la peau de morse est vendue aux agents et

exploitée pour la fabrication de courroies. L'ivoire aussi a une certaine valeur, bien que cette valeur n'atteigne pas celle de l'ivoire de l'éléphant, à cause de ses dimensions plus petite et de ses défauts. Proportionnellement, le morse n'a pas autant de graisse que le phoque. Les morses sont difficiles à tuer, quoiqu'un indigène, seul dans son kyask et armé seulement d'une lance et d'un harpon, n'hésite pas à les attaquer. Il faut toujours les traiter avec circonspection et prudence, car lorsqu'ils sont dérangés ou blessés ils fondent sur l'embarcation du chasseur et cherchent soit à la défoncer par en dessous ou à la mettre en pièces avec leurs dents. Nous avons eu une aventure très émouvante avec l'un de ces mammifères à la hauteur de Grosse-Ile. Du navire il avait été blessé après que quelques centaines de coups de toutes espèces d'armes eussent été tirés sur lui. Après avoir reçu ces blessures, il ne s'éloigna pas, mais fit plutôt mine d'attaquer le navire. Craignant de le perdre, nous descendîmes la chaloupe avec armes, harpons, haches, gaffes, etc. Pendant quelque temps il nous tint en respect. Nos hommes le suivirent sur les petits amas de glace, ou plus souvent il les suivait. Ils brisèrent des rames sur lui, mais ne furent pas plus avancés que s'il l'avait battu à coup d'oreillers. Ce fut pendant un certain temps un véritable pandémonium; nos hommes paraissaient être en proie à un délire de sang. Je maintins le navire tout près du théâtre de cette bataille qui avait lieu sur ou parmi des glaces isolées, et pendant quelques instants j'essayai à rétablir l'ordre. Une chaloupe fut défoncée, mais je soupçonne que cet accident fut plutôt le fait de l'un de nos hommes qui aurait déchargé son fusil dans une mauvaise direction. Toutes les rames et les gaffes étaient brisées. Le harpon n'avait pas mordu, et la tige de fer réductible avait simplement bûlé à chaque poussée faite par le harponneur, quelques-uns des hommes avaient débarqué des chaloupes sur de petits amas de glace et se trouvaient ainsi séparés les uns des autres, et le morse prenait décidément le dessus, car il grimpait sur la glace et poursuivait les chasseurs. A force de crier et d'employer des mots passablement énergiques, je réussis à faire revenir l'une des chaloupes que je pourvus d'une nouvelle paire de rames, j'y descendis moi-même, et approchant tout près du morse, je l'achevai avec deux coups d'un snider dont j'avais braqué la gueule à une couple de verges seulement de sa tête. Nous l'emmenâmes sans encombre au navire dans lequel il fut halé. Il avait à peu près 11 pieds de long, 8 pieds de circonférence autour des épaules, et devait peser au moins une tonne.

On ne trouve pas de morses au large; ils se trouvent autour de rochers ou d'îles isolées, ou sous des falaises inaccessibles. Ils ne sont pas nombreux dans le chenal Fox ou le Welcome, non plus que sur la côte occidentale de la baie. On dit qu'ils abordent sur les îles au large de East-Main.

Parfois ils sont tués en nombre considérable au large du bord de la glace dans le détroit Cumberland, pendant qu'ils se rendent au nord, par les indigènes occupés à pêcher la baleine; il n'en est pas pris beaucoup autrement. Dans ce cas la peau est vendue à l'agent de la station baleinière la plus rapprochée; elle vaut de 5 à 6 centins la livre en Angleterre, où elle est employée à la confection de courroies. Six morses d'une grosseur moyenne doivent produire à peu près une tonne d'huile; cette huile est ordinairement mélangée avec celle de la baleine et vendue sous cette dernière étiquette. L'ivoire ne se vend pas beaucoup; les indigènes le conservent pour le convertir en dards ou lances ou pour des articles d'ornement. Les missionnaires moraves du Salvador recueillent tout ce qu'il peuvent sous ce rapport; les indigènes établis autour des missions s'occupent à la sculpture en hiver, et le produit de leur travail est envoyé en Europe pour y être vendu.

Le nombre des navires baleiniers qui vont au nord ayant considérablement diminué, je ne crois pas que le morse subisse plus ample diminution, c'est-à-dire au nord du détroit; il est aujourd'hui passablement abondant, et s'il n'est chassé que par les indigènes qui s'en nourrissent, il sera bientôt en aussi grand nombre que jamais. Nous en avons vus plusieurs dans le détroit au mois d'octobre; il s'en retournaient au sud pour l'hiver. Sur la côte du Labrador le morse sera probablement exterminé avant longtemps.

BALEINE BLANCHE.

La Compagnie de la Baie d'Hudson faisait autrefois la pêche de la baleine blanche en différents endroits, notamment à Ungava et à Churchill; c'était à l'époque où l'huile avait une plus grande valeur qu'elle n'en a maintenant. Aujourd'hui les baleines blanches ne sont pêchées que pour fournir de la nourriture aux chiens en hiver; l'huile n'est pas gardée, et les peaux ont peu ou point de valeur commerciale. La pêche a toujours lieu dans une rivière. Des filets longs et posants sont amarrés à des bouées et à des ancras à partir de certains endroits favorisés et enfoncés; les baleines arrivent avec la marée montante; à eau haute les filets sont levés et tendus, et un certain nombre de baleines se trouvent enfermées; à eau basse les chasseurs sortent en bateaux ou kyacks et les tuent à coup de fusils ou de lances. Autrefois bon nombre de baleines blanches étaient tuées dans les rivières à l'embouchure du golfe Cumberland; d'ordinaire, si l'expédition de pêche à la baleine dans la baie de Baffin ou dans le détroit Lancaster n'avait pas été profitable, le baleinier, on s'en retournait au pays, arrêtait dans le golfe Cumberland, et, si possible, remplissait ses réservoirs d'huile de baleine blanche. Généralement il fallait sept baleines pour produire une tonne d'huile. Il n'en est plus ainsi, et les baleines blanches ne sont pas dérangées. En 1897 la pêche a été bonne à Ungava: soixante baleines furent capturées. Cependant elles servirent uniquement à la nourriture des chiens. Parfois les Esquimaux en tuent quelques-unes, ils en affectent la chair et l'huile à l'alimentation, et la peau à la confection de lignes et de harnais. La baleine blanche se rend au large dans l'Atlantique en hiver, et dès la débâcle des glaces elle se tourne dans la baie d'Hudson, Ungava, Roë-Welcome, canal Fox, golfes Frobisher et Cumberland. Pendant l'été elle paraît trouver sa pâture dans les rivières, montant et descendant avec la marée; elle consomme une quantité énorme de saumons et de truites.

NARVAL OU LICORNE DE MER.

Le narval n'est pas abondant et il ne produit pas beaucoup d'huile. Le baleinier ou le chasseur esquimau en capture un par-ci par-là. Les indigènes se nourrissent de sa chair et de son lard. Les chasseurs blancs le tuent pour sa longue corne d'ivoire; il n'a pas, autrement, de valeur commerciale. En général il est intimement associé à la baleine blanche. Aux mois de juin et juillet, nous en avons vu plusieurs venir respirer par les trous formés dans la glace; mais nous n'avons pu réussir à en tuer un seul.

BALEINES.

La pêche de la baleine a considérablement diminué dans ces derniers temps; cela vient de la rareté des baleines et d'une dépréciation dans la valeur de l'huile, qui a été remplacée, comme luminaire et graisseur, par des huiles minérales beaucoup plus économiques. A une certaine époque, il y a trente ou quarante ans, plus de vingt bâtiments, partant de New-Bedford et de ports voisins, allaient faire la pêche de la baleine au large de l'embouchure du détroit d'Hudson et dans la partie septentrionale de la baie et de Welcome. Ceux qui entraient dans la baie hivernaient généralement à Marble-Island, Whale-Point, ou à Repulse-Bay, à l'entrée de Welcome. Les baleiniers anglais ou écossais n'entraient pas souvent dans la baie, leurs fonds de pêche se trouvant dans la baie de Baffin, dans le détroit de Lancaster ou le détroit Barrow. Souvent ils arrêtaient dans le golfe Cumberland en s'en retournant, et restaient à faire la pêche de la baleine dans le golfe, ou au large de son embouchure, tant que la glace le leur permettait. La baleine pêchée dans toutes ces eaux septentrionales est la "Tête Courbée" ou baleine du Groënland (*Balæna mysticetus*). Dans les vingt dernières années la pêche de la baleine a constamment diminué; la vapeur y fut employée pour la première fois en 1858; à présent, de la flotte de New-Bedford il ne reste plus que trois petits voiliers, et ils ne sont pas toujours en campagne. La flotte de Dundee en est aussi graduellement venue à rien; à ma connais-

ance, l'*Esquimaux* est le seul baleinier qui ait fait la pêche en 1897. Son expédition a été un fiasco, et, à son retour, il a été mis en vente, ainsi que le *Terra Nova* appartenant aux mêmes armateurs. Depuis quelques années il n'a pas été construit de nouveaux baleiniers, ni voiliers ni steamers; et à mesure que ceux qui sont impropres à d'autres emplois deviennent hors d'état ou se perdent, ils ne sont pas remplacés. La Compagnie de la Baie d'Hudson avait un petit trois-mâts barque, la *Persévérance*, qui a fait la pêche de la baleine aux *Welcome* pendant plusieurs années; ses campagnes n'ont pas eu de succès, et j'apprends qu'il est retourné au pays et qu'il ne reviendra pas.

On croit que les baleines qu'il y a aux environs de l'île Marble et un peu plus au nord dans les *Welcome* y entrent par le détroit d'Hudson en mai et en juin; elles retournent à l'Atlantique dans l'automne.

Au printemps, des baleines sont capturées dans le golfe Cumberland au large du bord de la glace. Elles sont alors en route pour le nord, et s'arrêtent pendant quelque temps à jouer et à manger autour de l'embouchure du golfe qui est couvert de glaces en hiver. Elles passent au nord en juin et ne reviennent au golfe que vers la fin de septembre ou d'octobre, alors que la glace se ferme à nouveau. Les très grosses baleines n'entrent point dans le golfe.

De nos jours, la manière profitable d'exploiter la pêche de la baleine est d'établir des stations sédentaires conduites par un baleinier expérimenté qui emploie des indigènes pour faire tout l'ouvrage. Les Esquimaux—ou Innuits, comme ils préfèrent être appelés—font des canotiers de premier ordre, et ils deviennent aussi habiles que les blancs dans le maniement des instruments de pêche modernes.

Nous avons trouvé dans le détroit Cumberland deux établissements sédentaires considérables—l'un à Kekerton sur le côté nord-est du golfe, et l'autre à Black Lead sur la côte sud-ouest; présentement ces deux établissements appartiennent aux MM. Noble, d'Aberdeen, et ils sont en opération depuis quelques 35 ans. L'établissement de Kekerton est dirigé par M. Mutch, qui en a charge depuis plus de 35 ans. Il était absent lors de notre visite, étant retourné en Ecosse dans l'automne de 1896. Nous avons rencontré à Kekerton son auxiliaire, M. Milne, qui l'attendait d'un jour à l'autre par le bateau d'approvisionnement, un petit brick appelé *Alert*. Ce navire arrive ordinairement d'Ecosse vers le 14 août, l'expérience ayant démontré que c'est à peu près l'époque où il peut traverser sans danger le détroit Davis et entrer dans le golfe après avoir débarqué son chargement de combustible, de provisions et des articles affectés à l'échange avec les indigènes, d'abord à Black-Lead, puis à Kekerton; en septembre, il retourne à Aberdeen avec l'huile et les fanons de l'automne et du printemps précédent. A Kekerton nous avons trouvé une maison d'habitation bien construite, avec de spacieux dépôts et ateliers, une demi-douzaine de grandes chaloupes baleinières écossaises bien finies, et un grément de pêche des plus complets, le tout en ordre parfait. Les chaloupes étaient munies de défenses, peinturées et vernies; les rames, gaffes, etc., grattées et blanchies aussi parfaitement que celle d'un bâtiment de guerre; les fusils, harpons, lances, bèches et tous les instruments appartenant au grément de pêche à la baleine, bien aiguilletés, polis et brillants: tout cela était l'ouvrage des indigènes, sous la direction de M. Milne. Attachés à cette station il y a environ 150 indigènes, hommes, femmes et enfants; à l'époque de notre visite la plupart se trouvaient dans l'intérieur, chassant le chevreuil. Les indigènes sont engagés aux conditions suivantes—chaque famille reçoit comme ration hebdomadaire: quatre livres de pain (biscuit de mer), un quarteron de café, deux livres et demie de mélasse, quatre tablettes de tabac. Lorsqu'ils ne sont pas occupés à la pêche de la baleine, aux préparatifs de l'expédition, et à nettoyer quand elle est terminée—c'est-à-dire en hiver, de décembre à avril—il leur est loisible de quitter la station et d'aller se faire de provisions de bouche en chassant le phoque à travers la glace; ils ont aussi besoin de la peau de ce mammifère et pour couvrir leurs kyacks et leurs teepees. Entre avril et juillet ils font la pêche de la baleine de printemps; quand elle est terminée, ils s'en vont à l'intérieur de la Terre de Baffin pour faire la chasse du chevreuil, et reviennent à la station à temps pour préparer la chasse d'automne.

A Black-Lead nous avons trouvé une station assez semblable, dirigée par M. Sheridan, et qui emploie à peu près le même nombre d'indigènes. Il y avait là, également, le révérend M. Sampson, un missionnaire délégué par quelque société d'Angleterre. Il y est venu à bord de l'*Alert* en 1896.

A Black Lead et à Kekerton des établissements analogues à ceux des MM. Noble, quoique sur une moins grande échelle, ont été exploités par la Compagnie Williams, de New-London, Conn., jusque il y a trois ans, époque où cette maison s'est retirée en vendant ses établissements aux MM. Noble. La Compagnie Williams était établie ici depuis 1859, et pendant plusieurs années ces stations furent administrées par les capitaines Spicer et Sheridan; ce dernier est resté ici et est passé au service des MM. Noble.

Une troisième station sédentaire avait été exploitée par la Compagnie Williams en un endroit désigné sous le nom de New-Gummiute, près de North-Foreland, en dedans de l'île Monumental. Lorsque les stations furent abandonnées, celle-ci avait été vendue par la Compagnie Williams au capitaine Clisby, le directeur de la station. Clisby se noya en 1896. Son aide, nommé Jansen, s'était gelé et avait été transporté aux États-Unis par le lieutenant Peary à bord du *Hope* en 1896. Quelques jours avant notre visite à Black-Lead, tous les indigènes anciennement attachés à la station de Gummiute avaient transporté leurs pénates à Black-Lead, en sorte qu'elle était abandonnée. Depuis plusieurs saisons aucun navire d'approvisionnement n'y était allé, et elle manquait de tout. La capture totale à l'une de ces stations depuis un certain nombre d'années, serait d'une baleine et demie par saison.

Une baleine à fanons de 10 pieds de long produit de 10 à 14 tonnes d'huile. L'huile vaut à peu près £22 la tonne, et les fanons £25 la tonne; le fanon moyen mesure de 9 à 10 pieds, et doit peser 17 qtx. Les valeurs que nous donnons ici sont celles qui avaient cours en Angleterre en 1895-96. Me trouvant à New-Bedford dernièrement, j'ai constaté qu'on pouvait s'y procurer le fanon pour 4 ou 5 dollars la tonne, et l'huile pour 30 centins le gallon. On a vu des fanons de 17 pieds de long. La baleine Tête-Courbée a les fanons les plus longs et les plus fins. La Tête-Courbée est ainsi nommée à cause de la forme arquée de sa tête; une Tête-Courbée de bonnes dimensions mesure de 65 à 75 pieds de longueur. M. Milne m'a appris que la première station sédentaire de pêche de la baleine fut établie dans le détroit de Cumberland, dès 1820, par le capitaine Penny, un capitaine baleinier anglais qui fut plus tard commandant du *Lady Franklin* dans les expéditions de 1852.

Il se fait très peu de commerce avec les Esquimaux, qui consacrent à leurs propres usages les peaux qu'ils font : habillements, lits, embarcations et tentes. Aux alentours des stations baleinières ils finissent par perdre la dextérité qu'ils avaient pour le maniement de leurs armes démodées, telles que dards, petits harpons, arcs et flèches, etc., car ils ont maintenant un grand nombre d'armes à répétition modernes, et il n'y a pas de doute que ceux qui ont été élevés près des stations souffriraient si ces postes étaient fermés et abandonnés. Ils sont bien considérés par les capitaines des stations, qui en font les plus grands éloges : ils sont honnêtes, fidèles et actifs à la chasse. A Black-Lead nous avons vu deux blancs qui se sont mariés et établis parmi les Esquimaux, dont ils ont adopté le genre de vie. L'un d'eux, homme très intelligent, que j'ai interrogé sur le sujet, était vêtu de peaux de phoque et habitait une teepee de peaux, tout comme un indigène. Il m'a déclaré qu'il aimait passionnément sa femme et ses enfants, que ce genre d'existence lui allait bien, qu'il était exempt des ennuis et vicissitudes de notre vie plus artificielle.

Il n'y a plus de scorbut aux alentours des stations, non plus qu'à bord des baleinières qui hivernent à Welcome. Les blancs ont appris à éviter le bœuf et le porc salés et mangent les mêmes aliments que les indigènes : viande de phoque, de morse et de baleine, variée, de temps en temps, avec de la venaison, viande d'ours, oiseaux aquatiques et poissons. Quelques-uns qui ont vécu longtemps avec les indigènes et voyagé avec eux dans l'intérieur, ont vaincu la répugnance qu'ils avaient pour la chair crue.

Les baleinières de New-Bedford n'hivernent plus à Marble-Island. Il leur était impossible de s'y procurer de la viande fraîche, car il n'y avait plus d'indigènes dans les environs, ni de chevreuils dans l'île. Cela forçait les équipages à manger des

gée par M.
vait là, éga-
té d'Angle-

MM. Noble,
Williams,
est retirée
était établie
ées par les
service des

Williams
oreland, en
elle-ci avait
la station.
transporté
lques jours
à la station
n'elle était
n'y était
depuis un

huile. L'huile
esure de 9 à
celles qui
nièrement,
la tonne, et
long. La
Courbée est
de bonnes
pris que la
détroit de
lais qui fut

à leurs pro-
ntes. Aux
ils avaient
ons, arcs et
modernes,
firaient si
capitaines
et actifs à la
s et établis
omme très
et habitait
it passionné,
qu'il était

à bord des
boeuf et le
phoque, de
ande d'ours,
s avec les
ance qu'ils

Il leur était
igènes dans
manger des

viandes salées, avec le résultat qu'ils étaient toujours atteints du scorbut. Ce qui nous a le plus frappés lorsque nous sommes allés dans quelques-uns des anciens havres où les baleinières avaient l'habitude d'hiverner, a été le grand nombre de tombes que nous avons vues; la mortalité parmi des équipages confinés dans des cabines noires et mal aérées, dans l'inaction et les saletés, avec une diète de viandes salées et souvent un abus d'alcool, était effrayante. Ce triste état de chose n'existe plus: Les baleinières hivernent maintenant avec les indigènes, qu'elles emploient à chasser pour les approvisionner de viandes fraîches; les équipages sont tenus en activité en plein air, habillés comme les gens du pays, et il n'y a plus de scorbut. Nous n'avons jamais pu décider les indigènes à manger de la viande salée; ils paraissent en avoir horreur.

MORUE.

Il y a de la morue sur toute la côte du Labrador en montant. Elle arrive ordinairement à Nachvak vers le 10 avril et à cap Chudleigh entre le 15 et le 20 du même mois, quoique son arrivée dépende de l'état de la glace sur la côte du Labrador. Elle touche à Port Burwell une semaine environ après les premières captures à la hauteur du havre O'Brien, sous le couvert du cap Chudleigh. Dans la baie Ungava, elle n'est pas pêchée plus haut que Port Burwell. Maintes fois l'agent du comptoir de la Baie d'Hudson a tenté fortune au large de l'embouchure de la rivière Saint-George, mais il n'a jamais capturé une morue. Nous-mêmes nous avons essayé en différents endroits de la baie d'Hudson, entre Churchill et l'extrémité sud de l'île Mansfield, avec des lignes de fond, des lignes à mains et des turelutes, mais sans plus de succès. On m'a dit qu'une espèce de morue de roche était parfois pêchée en eau peu profonde à la hauteur des pointes des récifs sur la côte sud-est de la baie. Le capitaine Hawes m'a déclaré qu'il avait souvent essayé la pêche de fond dans la baie en temps calme, mais sans jamais réussir; d'autres capitaines ont obtenu le même résultat. Les baleiniers et les indigènes rapportent que l'on trouve de la morue dans la baie Frobisher et le détroit Cumberland. Bien que nous n'ayons pas fait de nombreuses expériences dans la baie, je suis porté à croire, d'après le rapport des chefs de la compagnie et celui des baleiniers, que la vraie morue de l'Atlantique n'existe point dans la baie d'Hudson.

À Port Burwell la morue revient vers le 25 septembre; il en est pêché pendant les deux semaines suivantes au large du havre O'Brien. Cependant, les navires ne se soucient pas de rester au nord après le 25 septembre, car le temps est alors trop mauvais et trop froid pour risquer les engins de pêche à l'eau. Au Labrador la pêche de la morue se fait avec des rets à enclos, des reines ou des turelutes; la morue ne prend pas la boîte, quoique l'on trouve parfois son estomac rempli d'encornets et d'autres petits poissons.

FLÉTAN.

Il ne se prend pas beaucoup de flétan au Labrador; il n'en a jamais été pris dans le détroit, non plus que dans la baie, et nos lignes de fond ne nous en ont jamais rapporté. A Black-Lead les indigènes m'ont dit qu'ils trouvent parfois du petit flétan dans la glace. Le capitaine Spicer dit avoir tué un phoque qui avait amené à la surface un flétan de bonnes dimensions; c'était dans les glaces, au printemps, 90 milles à l'est de l'île Résolution.

HARENG.

Il ne se prend pas de hareng au nord de Hamilton-Inlet, sur le Labrador. On n'en a jamais vu dans la baie d'Hudson.

SAUMON.

On trouve du saumon dans toutes les baies et dans tous les grands cours d'eau du Labrador. Les engagés de la Compagnie de la Baie d'Hudson font une pêche

considérable dans les rivières George's-Whale et Ungava ou Koksoak : elle a lieu au mois d'août. Pendant quelques années la compagnie a essayé d'exporter du saumon frais aux marchés d'Angleterre, et pour cela elle avait établi des compartiments froids dans son steamer *Diana* ; mais l'entreprise n'a pas réussi, et maintenant elle expédie le saumon salé ou saumuré. Au nord on trouve du saumon jusqu'au dans le détroit Lancaster. Le saumon pêché dans les rivières plus haut mentionnées et qui se déchargent dans la baie Ungava, et celui que l'on trouve dans les baies et cours d'eau le long de la côte orientale de la Terre de Baffin, ressemble absolument au saumon pris dans le golfe Saint-Laurent et sur le Labrador extérieur. A notre connaissance, il n'y a pas de cours d'eau quelque peu considérables qui se déchargent dans le détroit d'Hudson ; nous n'avons pas vu de saumon chez les indigènes, bien qu'ils nous aient dit que nous trouverions de la truite dans tous les petits cours d'eau, et ils ne nous ont pas trompés.

La saison de pêche au saumon était passée lorsque nous arrivâmes à Fort-Churchill. D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, le saumon pêché dans les rivières qui se déversent dans la baie est petit, pas plus gros que la truite de bonne grosseur. Il passe l'hiver dans les rivières et les lacs, et ne se rend à l'eau salée qu'avec la débâcle des glaces en juin,—revenant à la fin de juillet et d'août, époque de la pêche. Ce saumon ressemble plus à la truite ; ses habitudes et ses migrations sont les mêmes ; il est indubitablement le poisson connu sous le nom de saumon de Hearn. Je ne pense pas qu'il quitte la baie d'Hudson, ni qu'il entre dans le détroit ou en sorte.

Sur le Labrador et dans les rivières de la baie Ungava, la pêche du saumon se fait au moyen de grands rets à mailler, partant de terre, dans lesquels le saumon est pris exactement de la même manière que celle usitée dans le golfe Saint-Laurent. Dans la Terre de Baffin, il n'existe pas d'exploitation régulière ; la pêche est faite à intervalles par les indigènes, qui construisent en travers des cours d'eau des barrages de pierre dans lesquels ils chassent le poisson. Souvent de grandes quantités de saumons et de truites sont parqués de cette façon ; le poisson est pris au dard ou avec des rets à poches confectionnés avec de la ficelle de peau de phoque. A Churchill j'ai vu des métis sauvages pêcher exactement à la manière des Esquimaux de la Terre de Baffin, en construisant des barrages de pierre qui convergent au centre à une étroite ouverture à laquelle était adapté un rets à poche ; deux Esquimaux descendaient la rivière en battant l'eau devant eux, ce qui chassait le poisson dans les rets à poches.

TRUITE.

La truite abonde dans les cours d'eau du Labrador, et d'après ce que j'ai pu apprendre des indigènes et des blancs au détroit Cumberland, elle est aussi abondante dans les rivières de la Terre de Baffin. Les baleiniers, pendant leur séjour aux Welcomes, emploient les indigènes pour leur pêcher de la truite. D'après ce que j'ai pu en juger, c'est la truite de mer ou truite saumonée des côtes d'Anticosti. Nous en avons apporté des échantillons qui ont été soumis aux experts scientifiques du département pour qu'ils en fassent rapport.

De la rivière Churchill nous avons apporté des échantillons de poissons blancs, de mulets, de brochettes et d'ombres. Chaque fois que la chose était possible, nous avons essayé de recueillir des échantillons à l'aide de dragues, de dérivettes et de seines. Ce que nous avons pu ramasser a été soumis aux employés de votre département. J'annexe une liste de ces échantillons, qui ont été classifiés par M. Andrew Halkett.

Par ce qui précède on peut voir que les étrangers font aujourd'hui peu de commerce et de pêche sur les côtes de la baie d'Hudson et de la Terre de Baffin. Les seuls navires étrangers qui entrent dans le détroit d'Hudson sont deux ou trois petites baleinières de New-Bedford. Il y en a deux qui hivernent au nord cette année. Le seul commerce que ces baleinières font avec les indigènes est l'achat de quelques peaux d'ours polaire, de loup, de renard blanc et bleu et de bœuf musqué. Il ne s'obtient pas beaucoup de peaux de bœuf musqué de cette façon, car cet animal

ne se montre pas dans les environs de Whale-Pond et de Repulse-Bay, où les navires hivernent. Les peaux sont échangées pour du tabac, des carabines, de la poudre et du plomb, des couteaux, des limes, des aiguilles, etc. Les indigènes n'ont pas besoin d'aliments ni d'habillements.

Sur le détroit Cumberland il n'existe plus de stations baleinières appartenant à des étrangers. La quantité d'approvisionnement importés de Dundee aux établissements des MM. Noble est petite. Naturellement il n'est pas payé de droits sur ces marchandises, non plus que sur celles qui sont affectées au commerce par les baleiniers des États-Unis à Roe's-Welcome. La somme d'impôts qui pourrait être perçue sur ces marchandises est extrêmement faible. Les indigènes ont très peu de choses à troquer, car ils ont besoin pour eux-mêmes de la plus grande partie des peaux qu'ils obtiennent. Les fourrures les plus riches ne sont pas prises par les Esquimaux, car il n'y en a point au delà de la limite boisée. On dit qu'il n'y a pas de bœufs musqués dans le nord de la Terre de Baffin, et on parvient facilement à eux par Chesterfield-Inlet; mais les baleinières des États-Unis ne visitent pas ces régions.

D'après les apparences actuelles, il est très probable que les deux ou trois prochaines années verront la dernière pêche à la baleine par des navires étrangers dans la baie d'Hudson septentrionale. Il n'est pas probable que des stations sédentaires soient établies à Roe's-Welcome, car cette région est trop lointaine et d'accès trop difficile. Les stations présentement établies sur le détroit Cumberland sont la propriété de sujets britanniques. Si la station de New-Gummiute est remise en activité, ce sera très probablement sous le contrôle des MM. Noble.

En terminant ce rapport, je tiens à témoigner—et c'est un vif plaisir pour moi—des services actifs, intelligents et empressés qui nous ont été rendus en toutes occasions par les officiers et l'équipage du *Diana*. Nous avons été remarquablement indemnes de maladies et d'accidents, et nous avons droit d'être fiers du fait que le navire, après un pareil voyage, a été remis à ses armateurs sans avoir touché un rocher. Il a perdu un gouvernail, c'est vrai, il a été rudement coincé par les glaces, mais c'était inévitable, et l'inspection qui en a été faite, au retour, par l'agent du Lloyd, a démontré qu'il n'avait reçu, après tout, que de légères avaries. Les chefs et employés de la commission géologique, quoique ne faisant pas partie de la compagnie du navire, ont toujours été prêts à prêter la main, et dans le représentant du Manitoba et du Nord-Ouest qui a fait le voyage avec nous, nous avons tous eu un intéressant et gai camarade, et moi-même en particulier un excellent ami et un bon conseiller.

Je termine le compte rendu de ce voyage d'exploration à la Baie d'Hudson et à la Terre de Baffin, en exprimant l'espoir que j'ai rempli vos instructions de manière à mériter votre approbation.

Le tout humblement soumis par

Votre obéissant serviteur,

W. WAKEHAM,

Commandant de l'Expédition à la Baie d'Hudson et à la Terre de Baffin.

RAPPORT SUR UNE COMPARAISON DES OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DANS LE DÉTROIT D'HUDSON, 1884-85-86 et 1897.

En 1885, entre le 22 juin et le 5 juillet, l'*Alert* dérivait dans les glaces à l'entrée du détroit d'Hudson, entre la longitude $64^{\circ} 25'$ et $66^{\circ} 25'$, pas très loin de l'île Résolution. Dans cet espace de temps la température moyenne, telle que déterminée à bord par les relèvements des thermomètres maximum et minimum, fut de 35.1° ; il y eut très peu de brume, et le vent fut généralement modéré ou petite brise, quoique très fort en quelques occasions. Durant la période correspondante de 1897 que le *Diana*

passa dans le détroit entre les 68° et 71° de longitude, la température moyenne fut de 38.8°; le vent n'a jamais dépassé bon temps, et il n'y eut pas de brume pour la peine, sauf les 1, 4 et 5 juillet. La dernière moitié de juin et les premiers jours de juillet furent apparemment de plusieurs degrés plus chauds qu'en 1885.

En juillet nous pouvons faire une comparaison directe entre le temps qu'eurent du 9 au 26, l'*Alert* en 1886 et le *Diana* en 1897—les deux navires ayant passé la plus grande partie de cet intervalle vers l'extrémité occidentale du détroit. La température moyenne fut 39.4° en 1886 et 42.7° en 1897; durant la première de ces années il y eut un gros temps, pas durant la dernière; mais en 1897 il y eut un peu plus de brume qu'en 1886.

En août nous avons des périodes de 20 jours correspondants (du 5 au 24) pour chacune des trois années 1884-85-97. La température moyenne de ces périodes a été respectivement 38.5°, 37.5° et 44.5°, ce qui établit que le mois d'août 1897 a été beaucoup plus chaud que le même mois de 1884 ou 1885; il n'y a pas eu de coup de vent en 1897 et 1885, mais en 1884 il y en eut quatre et beaucoup de neige. Dans ces trois années la brume n'a pas été fréquente.

La seule comparaison directe que nous puissions faire de la température en septembre est celle du 7 au 20, dans les années 1886 et 1897; ces périodes accusent des moyennes de 36.6° et 37.9°,—ce qui démontre que, comme les mois précédents, l'année 1897 a été plus chaude que 1886, et probablement aussi que 1885 et 1884. Le mois de septembre 1884 n'a pas été orageux, mais dans ceux de 1885 et 1886 il y eut plusieurs tempêtes de vent, et le temps a été beaucoup plus mauvais qu'en 1897, où il n'y eut qu'un rude coup de vent pendant que nous étions dans le détroit entre le 7 et le 20.

Pour le mois d'octobre, il nous faut comparer les observations faites sur le *Diana* entre le 14 et la fin du mois, et celles qui furent faites à terre entre les mêmes dates de 1884 et 1885. Les températures moyennes ainsi obtenues pour 1884, 1885 et 1897 furent 14.4°, 22.1° et 28.4°—ce qui démontre que la dernière moitié d'octobre de l'année passée a été calme, comparée à la période correspondante de 1884. En 1884 la température est descendue à zéro les 24, 25 et 26 octobre, et à -2° le 31, tandis qu'en 1897 la plus basse température a été 17°.

R. F. STUPART,
Directeur.

Résumé hebdomadaire des observations météorologiques prises à bord du *Diana*, de juin à octobre 1897.

Semaine finissant.	BAROMÈTRE.				TEMPÉRATURE.				Heures de pluie.	Heures de neige.	Jours de brume.	Jours de vent dépassant "frais".
	Moyenne.	Plus haute.	Plus basse.	Variations.	Moyenne.	Max.	Min.	Variations.				
	Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pouces.	°	°	°	°				
12 juin	30.22	30.33	30.00	0.33	34.4	73	28	45	0	2	3½	0
19 do	29.79	30.16	29.42	0.74	32.6	45	24	21	52	10	4½	0
26 do	30.10	30.25	29.82	0.43	35.3	58	24	34	18	0	1	0
3 juillet.....	29.87	30.08	29.59	0.49	37.3	54	29	25	0	0	0	0
10 do	29.4	29.63	28.82	0.81	35.4	44	28	16	62	2	5	0
17 do	29.72	30.16	29.38	0.78	40.6	51	30	21	8	0	2	0
24 do	29.98	30.20	29.53	0.77	44.6	64	31	33	10	0	0	0
31 do	29.97	30.37	29.69	0.68	46.7	62	34	28	0	0	2	0
7 août	29.83	29.98	29.61	0.37	55.6	79	32	47	24	0	1½	0
14 do	29.87	30.11	29.52	0.59	44.0	56	35	21	29	0	3	0
21 do	29.68	29.91	29.45	0.46	42.1	54	35	19	40	0	2½	0
28 do	29.69	29.81	29.51	0.30	44.0	50	34	16	24	0	2	1
4 sept.....	29.88	30.21	29.61	0.70	46.2	53	38	15	35	0	2½	0
11 do	29.83	30.18	29.44	1.24	37.1	43	29	14	10	10	1½	1
18 do	29.85	30.15	29.60	0.55	40.5	53	27	26	2	6	1½	0
25 do	29.98	30.17	29.71	0.46	40.9	58	27	31	0	9	0	0
9 oct.....	29.96	30.27	29.31	0.86	45.9	67	31	36	17	0	2½	0
16 do	29.72	30.32	28.90	1.42	35.9	44	27	17	27	6	0	1
23 do	29.76	30.17	29.28	0.89	27.9	37	18	19	0	25	0	0
30 do	29.45	30.02	28.99	1.03	28.6	37	21	16	0	28	0	2
6 nov.....	29.88	30.35	29.24	1.11	30.4	40	27	23	9	23	0	0

LISTE D'ÉCHANTILLONS ZOOLOGIQUES, ETC., CUEILLIS PAR LE DR
WAKEHAM ET M. LOW EN DIFFÉRENTS ENDROITS DE
LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON DURANT
LA SAISON DE 1897.

Dragués entre le détroit King-George et le fond de la baie Ungava, été de 1897.

POISSONS.

1. Scorpène. *Cottides*.
2. Lycodes de Vahl. *Lycodes vahllii*, Reinhardt.
3. Charbonnier ou merlan noir. *Gadus (pollachius) virens*, L.
4. Alligator. *Aspidophoroides monoptygius*, Bloch.
5. Liparis. *Liparis*, espèce de cycloptère.

GASTROPODES.

6. Buccins. *Buccinum plectrum*, Stimpson, et *B. tenue*, Gray.
7. *Neptunea*.
8. Aporrhes. *Aporrhais occidentalis*, Beck.
9. Turritelles. *Turritella*.
10. Littorine. *Littorina palliata*, Say.
11. Vignot. *Littorina rudis*, Maton.
12. *Natica clausea*. Broderip et Sowerby, avec *Eschara elegantula*, d'Orbigny.
13. *Margarita cinerea*, Couthuoy.
14. *Cyclostrema*.
15. Lépas. *Acmaea*.
16. Oscabrian. *Tonicella marmorea*, Fabricius.
17. *Bulla*.
18. *Fusus*.

PTÉROPODES.

19. *Clio*. (Quelques échantillons).

LAMELLIBRANCHES.

20. *Saxicova rugosa*, Lamarek.
21. Peignes. *Mya arenaria*, L.
22. *Macoma*.
23. *Astarte banksii*, Leach.
- 23½. *Serripes groenlandicus*, Gmelin.
24. Bucardes. *Cardium islandicum*, L.
25. *Leda Minuta*, Müller.
26. *Crenella*.
27. Moules. *Mytilus edulis*, L.

BRACHIOPODES.

28. Lamproie marine. *Rynchonella psittacea*, Gmelin.

ECHINODERMES.

29. Hérisson de mer. *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag.
 30. Astéries. *Asterias*.

CELENTRATES.

31. Actinozoaires, ou radiaires.

CRUSTACÉS.

32. Crabes. *Hyas*.
 33. Pagures. *Pagurus*.
 34. Crevettes salicoques. *Pandalus*.
 35. Grammares. *Gammarus* et une autre forme.
 36. *Phronima*.
 37. Anatifes. *Balanus*.

ANNELLIDES.

38. *Polynoe*.
 39. *Nereis pelagica*, L. (Mâle et femelle.)
 40. Tubes de cistenides.
 41. Tubes de serpules.
 42. Tubes de spires.
Euchone elegans.

44. POLYZOAIRES.

45. SPONGIAIRES.

46. ALGUES.

Dragués dans 30 brasses d'eau, 20 milles au large de Churchill, fond de glaise, petites roches et gravier, 2 septembre 1897 :

LAMELLIBRANCHES.

47. *Yoldia*.
 48. *Modiolaria*.
 49. *Saxicava rugosa*, Lamarck.

50. OPHIURES.

CRUSTACÉS.

51. Isopodes.
 52. Arctures de la baie de Baffin. *Arcturus Baffinii*, Sabine.
 53. Chevrolles. *Caprella*.
 54. Grammarides. *Gammarus*.
 55. Cranges. *Crangon*.

POLYZOAIRES.

56. *Myrionozoum subgracile* (fragments).
 57. *Celleporella* (fragment).

Obtenus au sud de North-Foreland, à 30 milles au large, dans la nuit août 1897:

58. Phronimes et crustacés plus petits.

Pris en seine, havre de Sir Terence O'Brien, cap Chudleigh, 28 juillet 1897 :

59. Scorpènes (*Cottidés*).

60. Parties de quelques Téléostéennes.

61. Crustacés. *Gammarus* et une forme allié.

Obtenus dans la baie Nachvak, Labrador, 3 août 1897.

62. Probablement des smolts (*Salmo salar*, L.).

Obtenus par la ligue de fond, détroit King George, dans 40 brasses d'eau, 9 septembre, 1897, côte sud, détroit d'Hudson :

63. Holothuries. *Pentacta frondosa*, Jæger.

64. Holothuries. *Psolus hantapus*, L.

65. Coquille de gland de mer. *Balanus*.

66. Ascidies, avec annélides, valves de mollusque, etc., attachés.

Dragués dans le détroit King George dans 40 brasses d'eau, côté sud du détroit d'Hudson, 9 septembre 1897 :

67. *Natica*.

68. *Astarte banksii*, Leach.

69. *Saxicava rugosa* Lamarck. (Valve).

70. *Pecten Islandicus*, L. (Valve).

71. Ascidie.

72. Fragments de *Balanus*, de *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag., de *Cellepora*, Algues, etc.

Trouvés dans des étangs à eau basse, Kekerton, détroit Cumberland, 17 août 1897 :

73. Nudibranches. *Æolis*.

74. Polyzoaires (fragments).

75. Annelides.

Obtenu en eau peu profonde, à une courte distance au large de l'embouchure de la rivière Churchill, dans 20 brasses d'eau, été de 1897 :

76. *Ægeries*. *Ægapsora*, Krøyer.

Trouvés sur la surface de la glace dans le détroit d'Hudson au commencement de juillet:—

77. Diatomées (Voir note à la fin).

À part ce qui précède, quelques gastropodes, bivalves, mollusques et fragments d'annelides, de crustacés, d'algues, etc., ont besoin d'être plus étudiés pour être mieux déterminés.

août 1897:

1897:

es d'eau, 9

du détroit

, de *Celle-*

l, 17 août

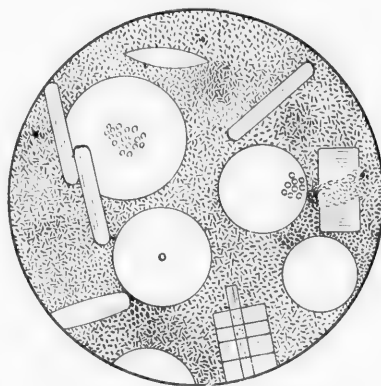
ouchure de

menement

fragments
pour être



GROSSIS DE 50 DIAMÈTRES.



GROSSIS DE 500 DIAMÈTRES.

Diatomes trouvés à la surface de la glace dans le détroit d'Hudson au commencement de juillet 1897.

ECHANTILLONS PLUS GRANDS.

Obtenus sur la côte sud du détroit d'Hudson, entre juillet et septembre 1897 :

5. Corpènes (*Cottidés*).

Obtenues à Hachook, à l'embouchure de petites rivières se déchargeant dans la baie, le 3 avril 1897 :

2. Truites de mer. *Salvelinus fontinalis immaculatus*, H. R. Sterer.

Poissons obtenus à Churchill le 1er septembre :

2. Mulets. *Moxostoma*. Dans la rivière.6 Poissons blancs. *Corogonus labradoricus*, Richardson. Dans la mer.

3 Graylings (porte-en-seigne). *Thymallus signifer*, Richardson. Dans la rivière Churchill et ses branches.

1 brochet. *Esox lucius*, L. Dans la rivière.

Invertébrés obtenus le long de la côte sud du détroit d'Hudson, à différentes dates entre le 16 juillet et le 1er septembre 1897 :

5 crabes. *Hyas aranea*, L.1 peigne et 1 valve de peigne. *Pecten islandicus*, L.5 astéries. *Solaster papposus*, L.2 hérissons de mer. *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag.

Concombres de mer.

Psolus phantapus, L.

Pentacta frondosa, Jaeg.

Ascidies.

Asidia.

Boltenia.

ANDREW HALKETT.

Diatomes trouvés sur la surface de la glace, dans le détroit d'Hudson, au commencement de juillet 1897. Il reste à en déterminer l'espèce, et à ce sujet les extraits suivants peuvent avoir de l'intérêt.

Du *Farthest North* de Nansen :—

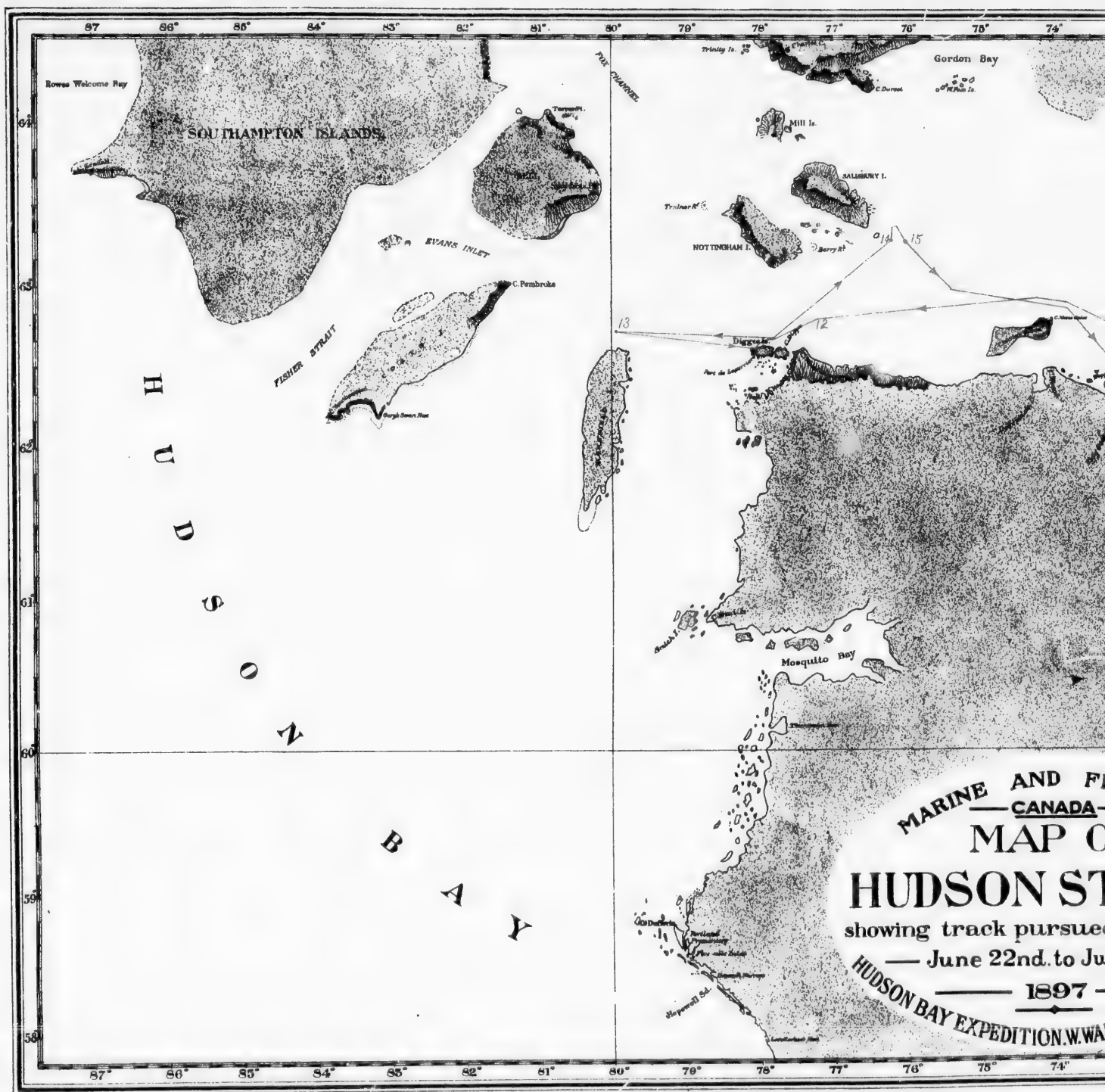
" Dans l'après-midi j'examinai l'eau fondue de la glace brunâtre-rouge nouvellement formée, dont il y a une bonne quantité dans les ouvertures autour de nous. Le microscope me fit voir que cette couleur était produite par une fourmière de petits corps organisés, principalement de plantes, quantités de diatomes et des algues, dont quelques-unes d'une forme très particulière. I. p. 173.

" La surface supérieure des bancs de glace flottante est presque partout d'un brun sale, du moins cette sorte de glace prédomine; tandis que les bancs d'un blanc clair, sans aucune trace de brun sale, sont rares. J'imagine que cette couleur brune doit être due aux corps organisés que j'ai trouvés l'automne dernier (octobre) dans la glace brunâtre-rouge nouvellement formée; mais les échantillons que j'ai cueillis aujourd'hui consistent, pour la plupart, en poussière minérale mélangée de diatomes et d'autres ingrédients d'origine organique." I., pp. 302, 301.

" Le professeur Cleve, d'Upsala, *** dit: " Ces diatomes sont décidément marins (c'est-à-dire qu'ils tirent leur origine de l'eau salée), avec quelques formes

d'eau douce que le vent a apportées de la terre. La flore des diatomées dans cette poussière est très particulière et diffère de ce que j'ai trouvé dans plusieurs milliers d'autres échantillons, à une exception qui accuse la conformité la plus complète : un échantillon qui fut cueilli par Kellwan au cours de l'expédition du *Vega* sur un banc de glace flottante à la hauteur du cap Wankarem, près du détroit de Behring. Espèces et variétés étaient parfaitement identiques dans les deux échantillons. Cleve a pu distinguer seize espèces de diatomées. Toutes paraissent aussi dans la poussière apportée du cap Wankarem, et douze d'entre elles ont été trouvées en ce seul endroit et en aucun autre au monde. C'était une notable coïncidence entre deux endroits aussi éloignés, et Cleve a certainement raison de dire : Il est en effet très remarquable que la flore des diatomées trouvée sur les bancs de glace au large du détroit de Behring et sur la côte orientale du Groënland se ressemble aussi complètement, et soit si dissemblable à toutes les autres ; elle indique une communication libre entre les mers à l'est du Groënland et au nord de l'Asie. ' Par cette libre communication les glaçons en dérive, sont donc transportés annuellement à travers la mer polaire inconnue. ' " I., p. 29.

dans cette
rs milliers
plète : un
ga sur un
e Behring.
ons. Cleve
a poussière
ul endroit
x endroits
marquable
e Behring
soit si dis-
les mers à
les glacons
connue. ”



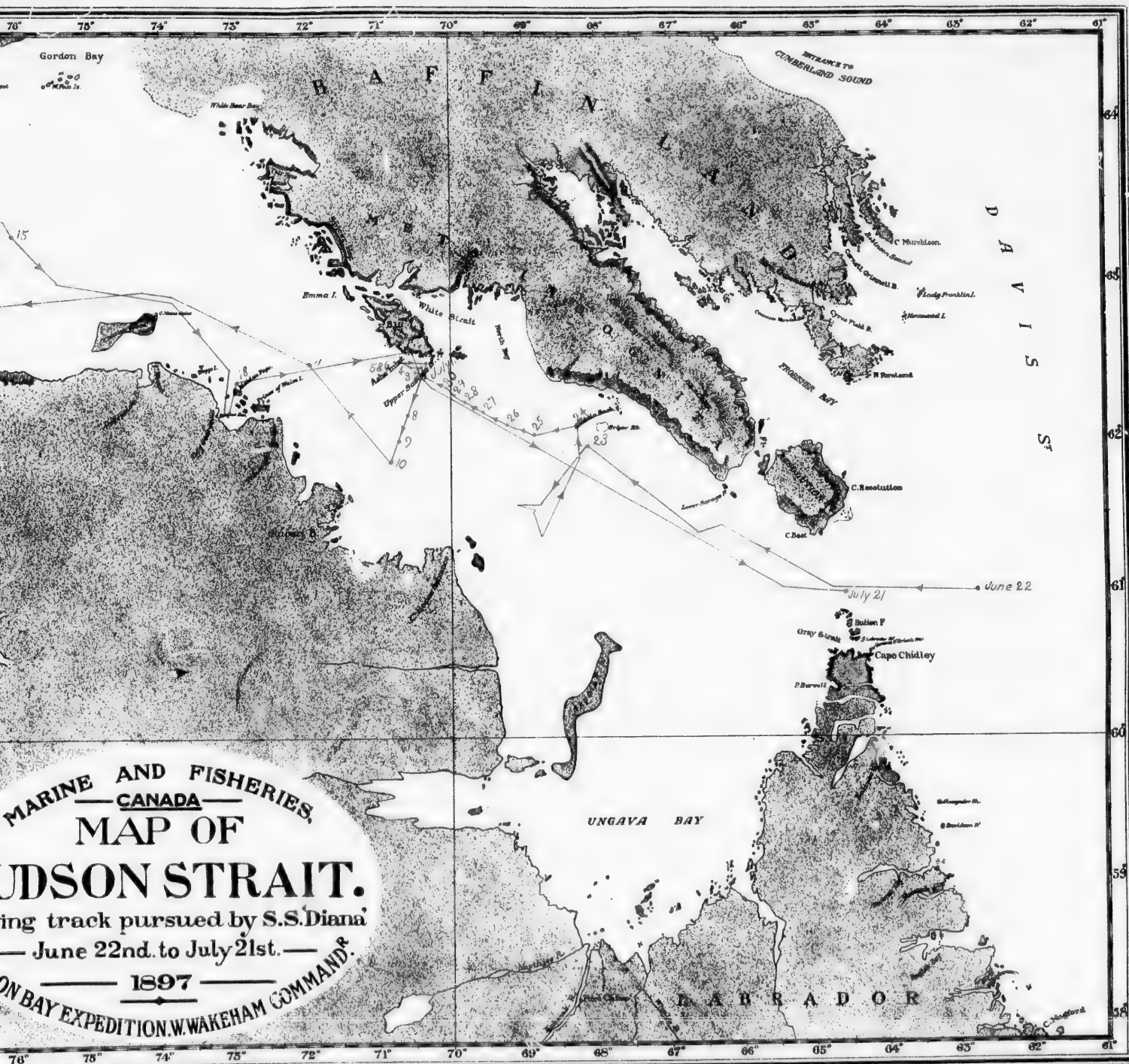




Figure 8

RIES

IA

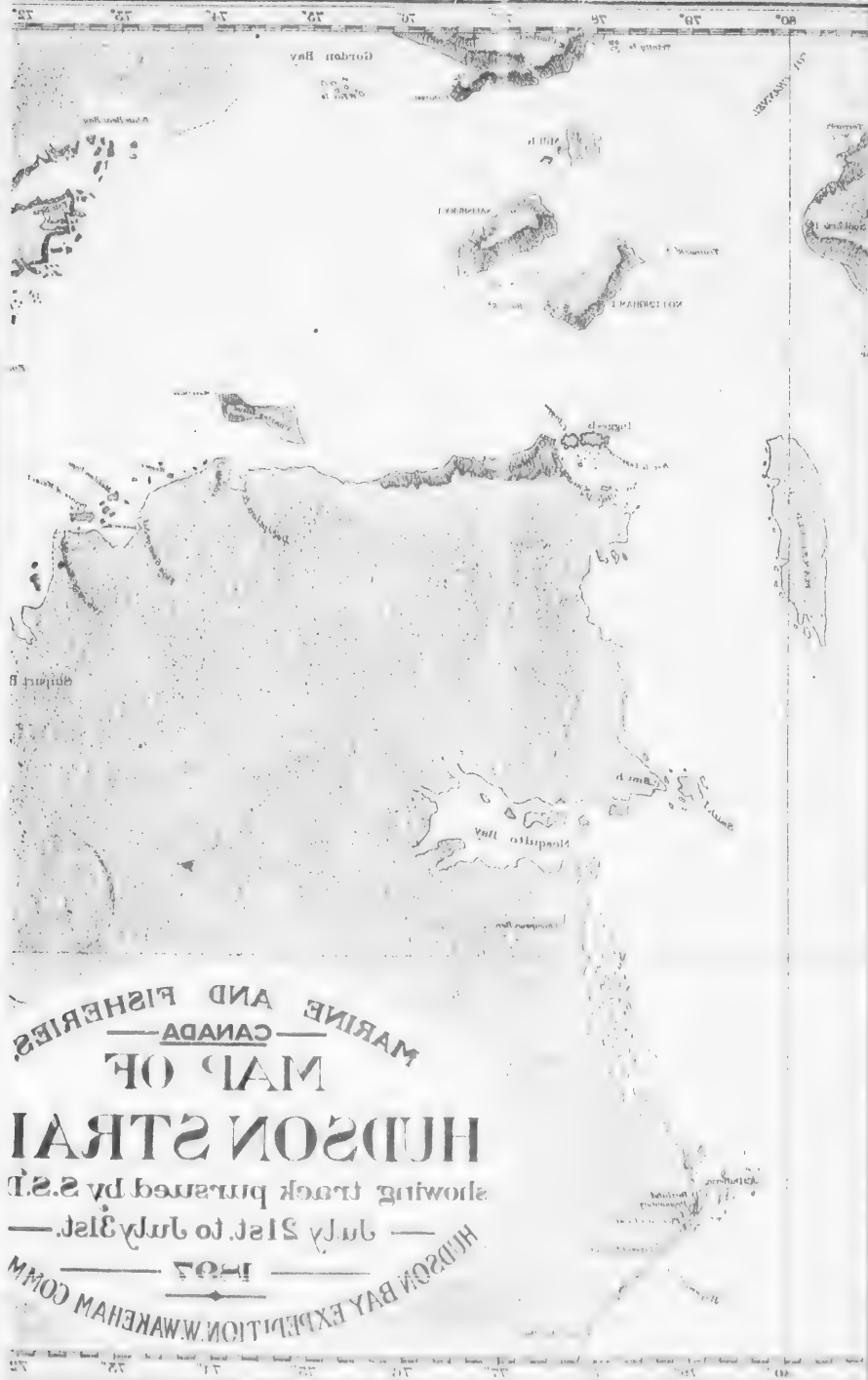
s.s.

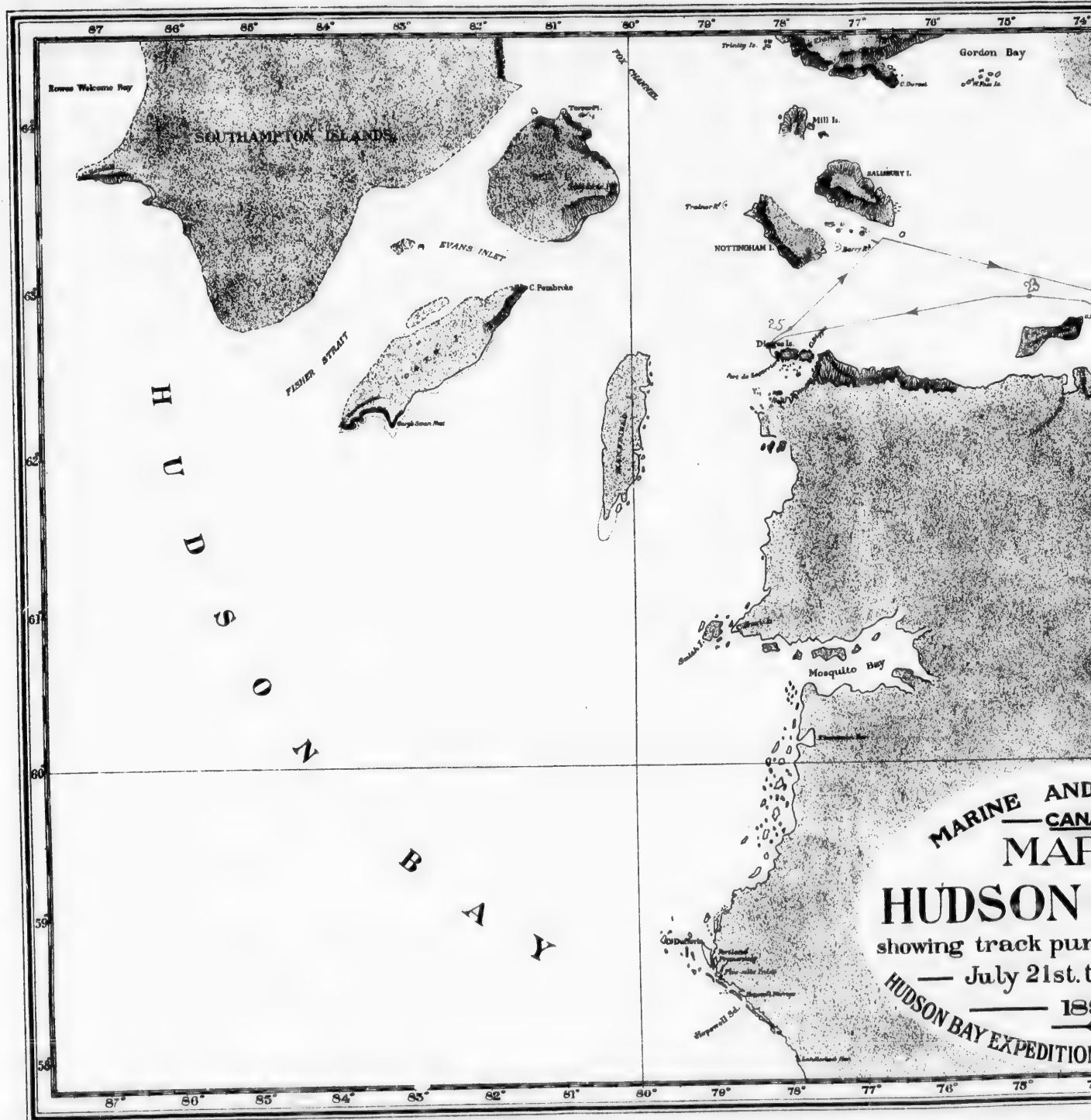
—

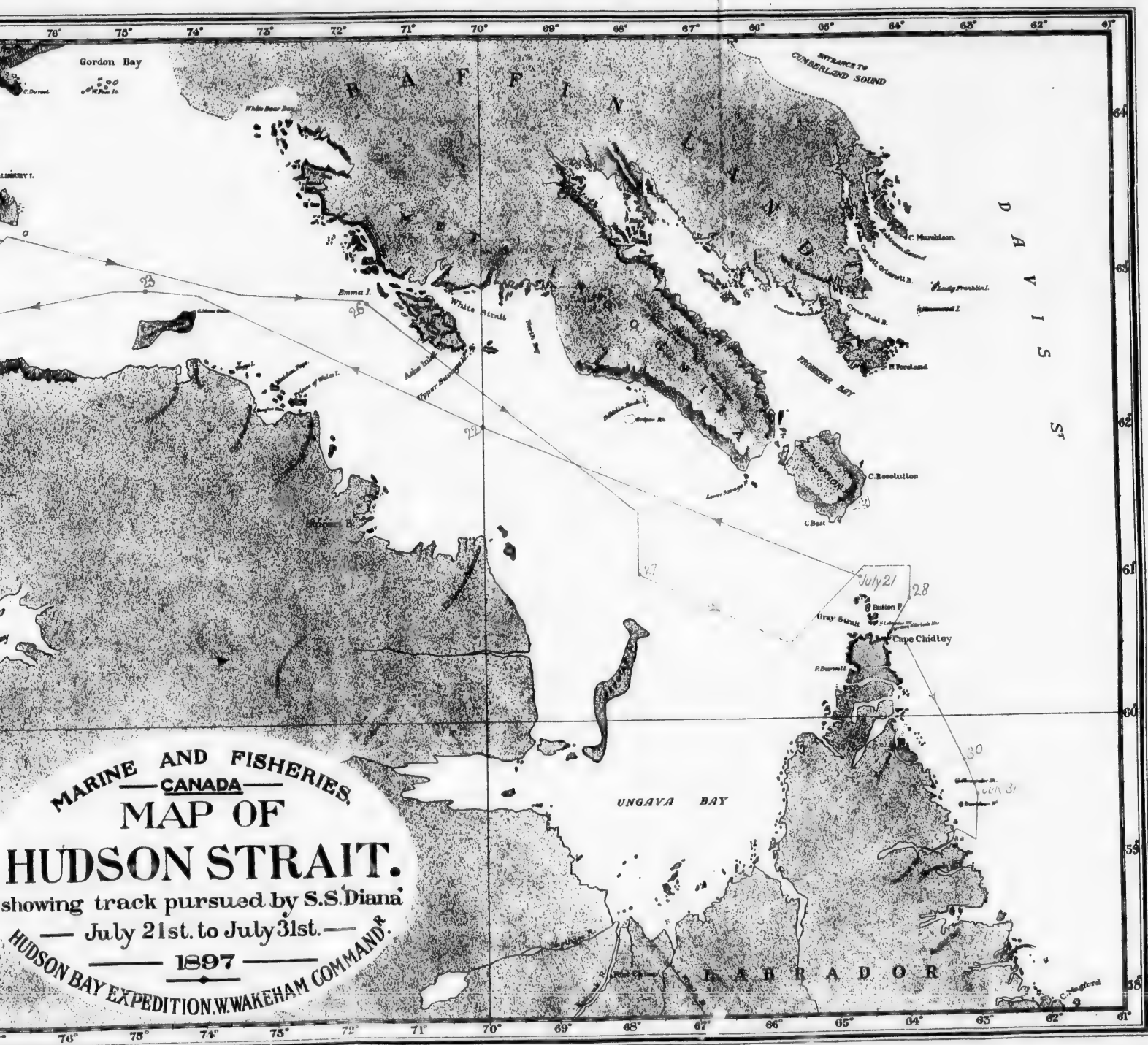
—

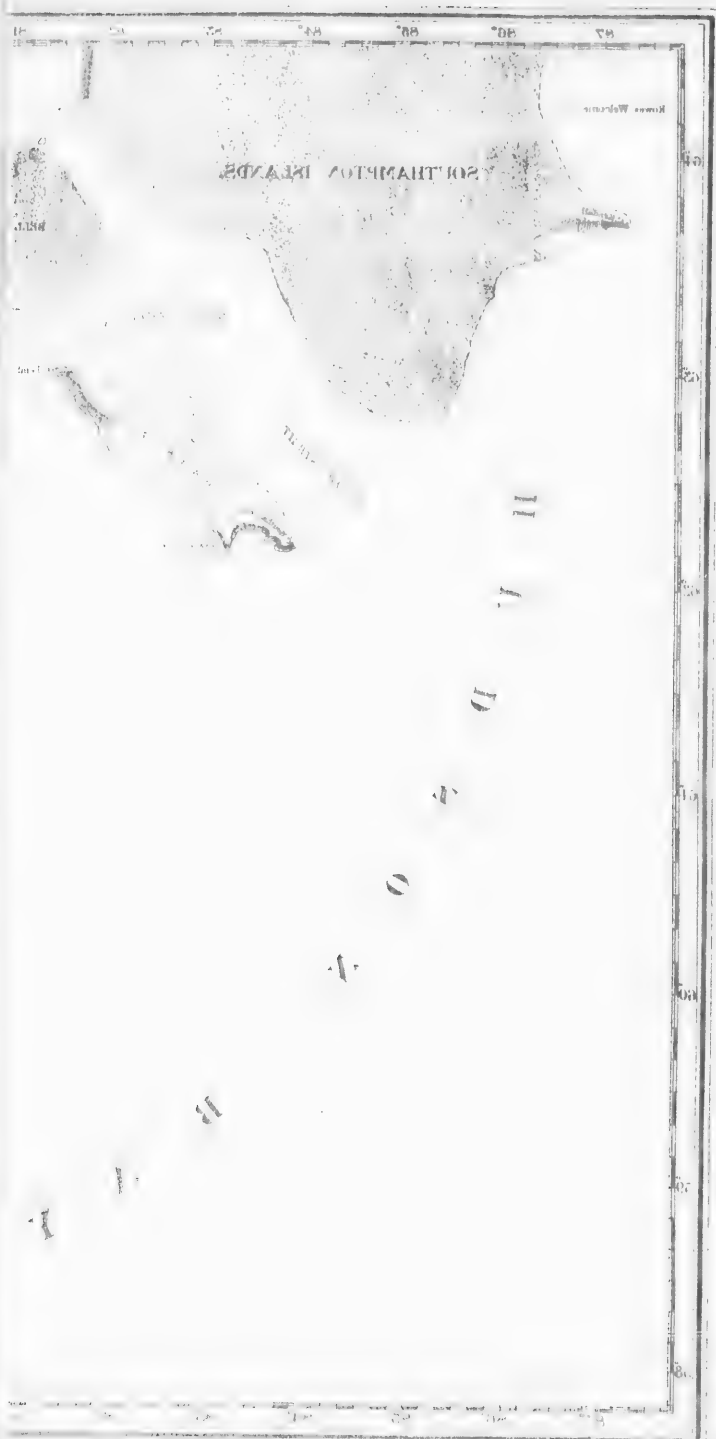
COMM

HUDSON BAY EXPEDITION W. WAKEHAM COMM.
 1907
 — July 21st to July 31st. —
 showing track pursued by S.S.
HUDSON STRAIT
MAP OF
CANADA
MARINE AND FISHERIES

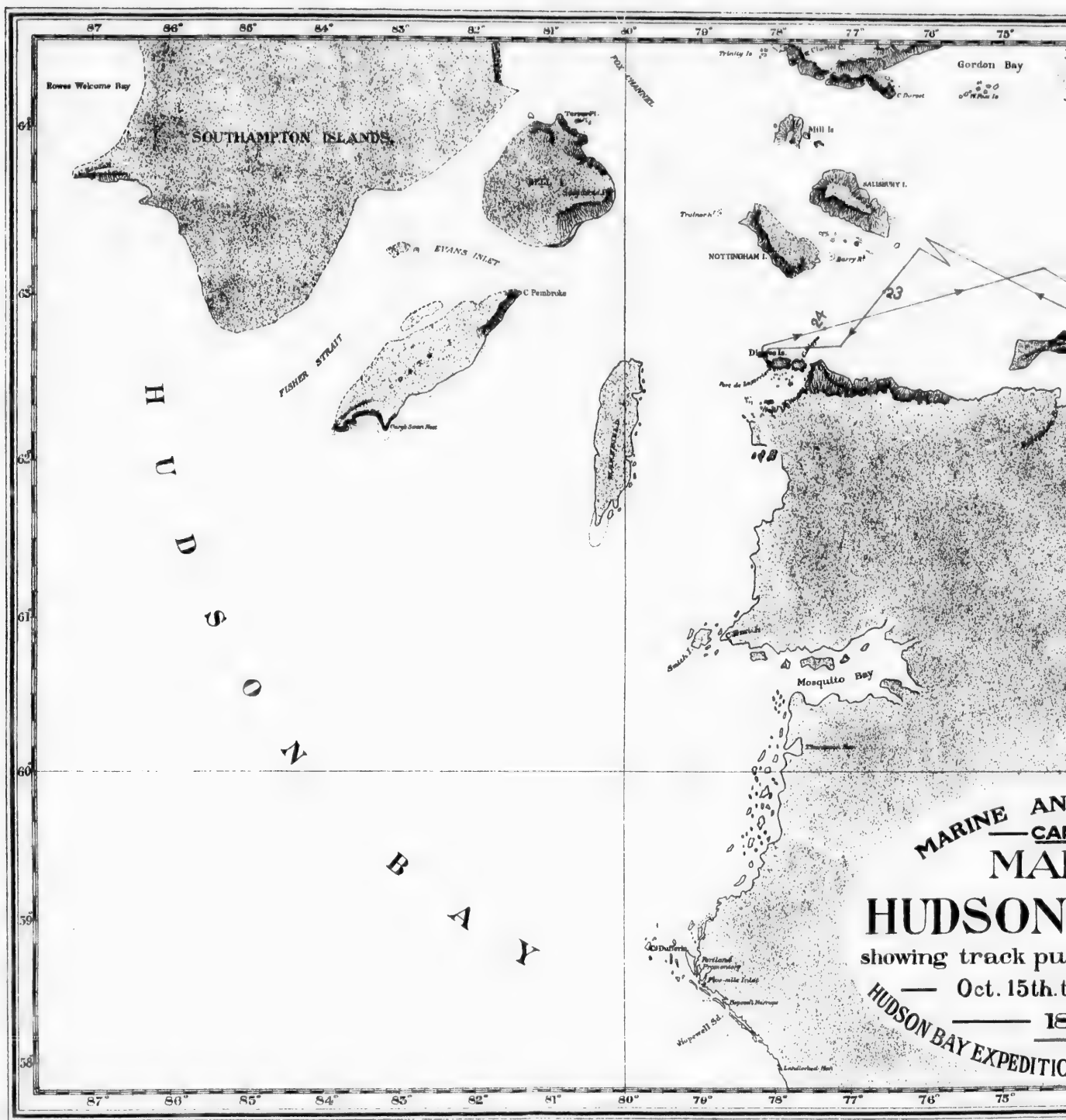


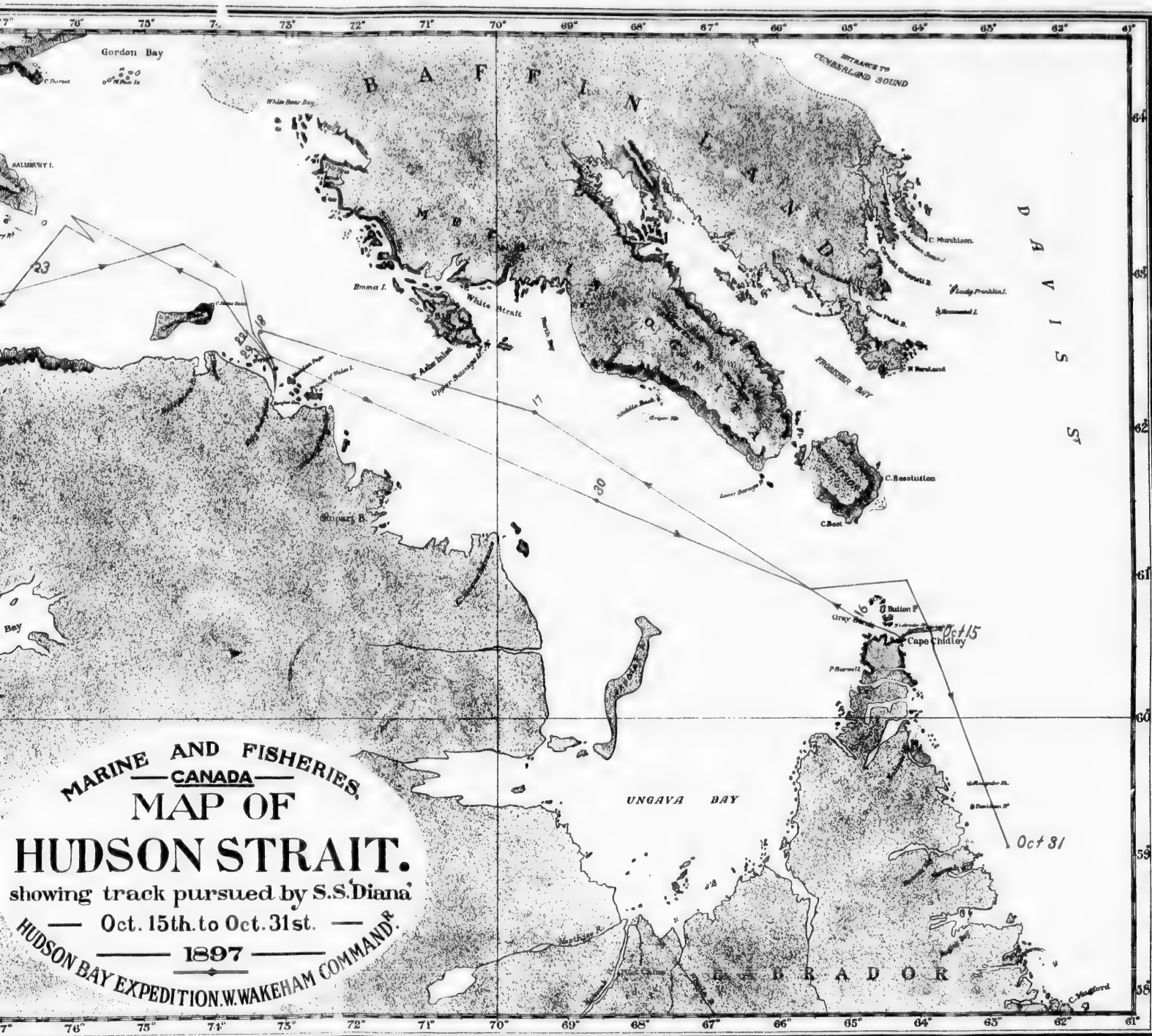


















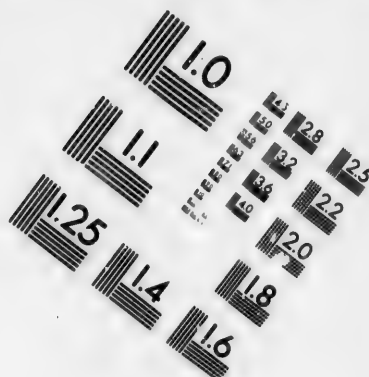
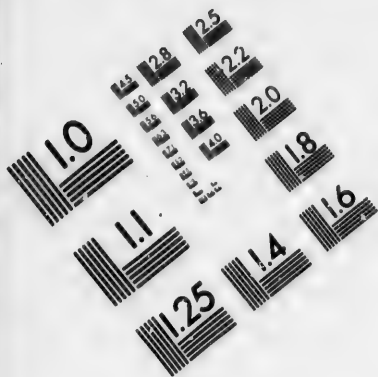
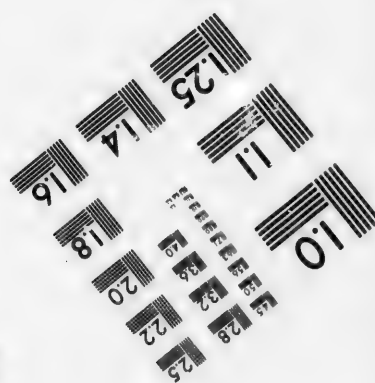
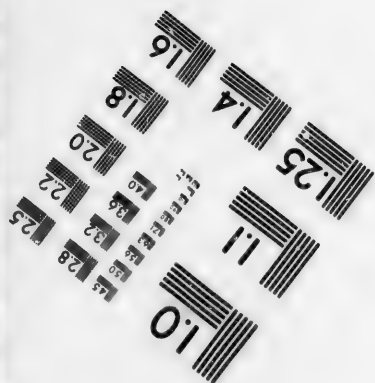
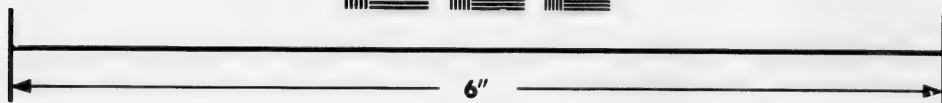
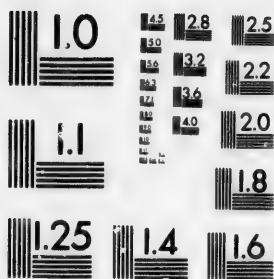


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503



